

RELATÓRIO E CONTAS 2021



APL - ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA, S.A.



Versão Aprovada em reunião do Conselho de Administração de 05/07/2022

(página deixada propositadamente em branco)

INDICE

1. MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	3
2. A APL	8
3. ENQUADRAMENTO	16
4. APL – Ações e projetos relevantes	17
5. ÁREAS DE NEGÓCIO	39
6. RECURSOS HUMANOS	52
7. PERSPETIVAS DE EVOLUÇÃO	59
8. CUMPRIMENTO DAS ORIENTAÇÕES LEGAIS	65
9. ANÁLISE ECONÓMICO-FINANCEIRA	101
10. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E NOTAS	111
11. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS	171
SIGLAS UTILIZADAS E GLOSSÁRIO	172
ANEXOS	174
1. Certificação Legal de Contas	174
2. Relatório e Parecer do Conselho Fiscal	174
3. Relatório de Governo Societário	174
4. Relatório de Sustentabilidade / Demonstrações não financeiras	174

(página deixada propositadamente em branco)



1. MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Quando do futuro olharmos para 2021, veremos certamente um ano atípico em que a resiliência das organizações foi colocada à prova e em que o mundo evidenciou profundas disrupções económicas e sociais.

Mas terá sido a situação de pandemia um momento de desafio ou apenas mais uma etapa das sucessivas crises que têm abalado o mundo e a economia na última década e que, por si só, constitui um forte impulso para as alterações estruturais que se advinham.

Não foi a crise financeira no início da década, nem a crise económica que lhe sucedeu, nem tão pouco a crise social, de saúde pública e finalmente de guerra que, por si só, isoladamente promoveram as reestruturações em curso, foi a sua sucessão quase ininterrupta que determinou a necessidade de evolução para estruturas cada vez mais flexíveis e resilientes, com preocupações de sustentabilidade ambiental e otimização energética. Estabilizámos na imprevisibilidade em que a capacidade de mudança das organizações se tornou regra.

A crise do modelo de globalização que tínhamos como certo, coloca desafios estruturais ao setor do transporte marítimo sobrepõem soluções energéticas mais eficientes com a reorganização das cadeias logísticas globais, profundamente afetadas pelo acidente que bloqueou o Canal do Suez e potenciado pela conjuntura mundial que originou a falta de abastecimento de vários produtos essenciais para o funcionamento regular da economia.

A necessidade urgente de transformarmos os nossos sistemas energéticos construindo um futuro coletivo mais sustentável, constitui um objetivo mundial cada vez mais assumido nas políticas e incentivos da União Europeia e consequentemente pelos estados que a integram. A determinação e a capacidade de inovar constituem os fatores determinantes para assegurar, em tempo de mudanças, que as empresas conseguem assumir o papel fundamental que lhes cabe na transição energética e na sustentabilidade ambiental.

Após um período de crescimento e de resultados económicos assinaláveis, a APL foi profundamente abalada pela crise pandémica vivida em 2020 e 2021, sem, contudo, ter deixado de assegurar as condições de operacionalidade da movimentação de cargas e passageiros e de segurança da navegação do Porto de Lisboa e garantir os seus objetivos de médio/longo prazo. O Conselho de Administração ciente dos especiais impactos que a pandemia teve sobre a atividade da APL, manteve o seu enfoque em não interromper a linha de redefinição estratégica que tem seguido e assegurou a sua continuidade.

Se do ponto de vista económico foi manifestamente impossível evitar os impactes da quebra de consumo interno, de desaparecimento do turismo e encerramento de atividades comerciais desenvolvidas na nossa área dominial, em termos estratégicos a APL procurou



reforçar o seu posicionamento, quer junto dos seus parceiros diretos na atividade portuária, quer junto dos interlocutores localizados no seu espaço de jurisdição, quer junto das instituições e organizações económicas de nível nacional.

Assim, em alternativa ao projeto do Terminal do Barreiro, inviabilizado por uma declaração de impacte ambiental negativa, e na sequência da prorrogação dos respetivos contratos de concessão até 2025, a APL promoveu novos investimentos na zona oriental da cidade, procurando integrar a gestão dos terminais com a gestão das suas áreas dominiais, promovendo zonas de transição que garantam o funcionamento das áreas portuárias em plena harmonia com a malha envolvente da cidade.

Estão em curso projetos de recuperação paisagística e funcional desde a Doca do Poço Bispo até ao terminal de cruzeiros de Santa Apolónia que incluem uma nova portaria e a requalificação do espaço entre a Avenida Infante D. Henrique e a zona portuária.

Iniciou-se o projeto de requalificação da área de Alcântara e a sua integração com as obras decorrentes do aditamento ao contrato de concessão assinado em 2021 com a Liscont e que prevê um significativo investimento, não só em novos e mais eficientes equipamentos de movimentação de carga, como também na redefinição do parque de espera, das instalações do próprio concessionário e da área do terraplano, estando previsto um aumento substancial das cargas movimentadas, nomeadamente, contentorizada.

O ano 2021, marca também a estabilização das licenças e concessões dos terminais da margem sul, com especial incidência sobre os que estão relacionados com o imprescindível abastecimento energético quer ao Porto, quer aos seus utilizadores, bem como os que fornecem diretamente os consumidores nacionais.

A APL deverá atingir a neutralidade de emissões até 2050, tendo para tal estabelecido objetivos intermédios ambiciosos a fim de reduzir o nível de emissões de gases com efeito de estufa das operações no porto. Importa promover e incentivar a adesão das pessoas da APL a estes novos objetivos e simultaneamente aumentar a nossa determinação e confiança para construirmos um futuro sustentável tendo como pilar a atividade do Porto de Lisboa.

Para tal, num primeiro nível correspondente à empresa APL, apostámos na renovação do parque automóvel adquirindo viaturas elétricas que já constituem mais de metade da nossa frota operacional, desenvolvemos projetos para produção de energias renováveis e investimos em equipamentos mais eficientes, nomeadamente na iluminação.

O segundo nível considerado é o do Porto de Lisboa onde salientamos a implementação da JUL-Janela Única Logística, que permite aos nossos agentes, operadores e concessionários uma gestão mais eficiente das suas cadeias logísticas e a integração com sistemas de faturação e de controlo financeiro, bem como facilita os acessos aos terminais e o escoamento de cargas e tudo de forma sincronizada e desmaterializada sem produção de papel e necessidade de deslocações.



A APL lançou o projeto “Shore to Ship” que prevê o fornecimento de energia elétrica a navios em cais em todos os terminais da margem norte, incentivando o seu reequipamento com veículos, máquinas, gruas e pórticos com motores elétricos e principalmente, permitindo que os navios atracados consumam esta energia em substituição dos combustíveis fósseis que alimentam os geradores de bordo. No caso específico dos navios de cruzeiros no Terminal de Passageiros de Lisboa, este projeto alinhado com a evolução da indústria do shipping, apesar da sua complexidade técnica e do elevado esforço de investimento exigido, é determinante para a sua sustentabilidade atendendo ao elevado consumo e à necessidade de fornecer energia em alta tensão eliminando as emissões de carbono.

Na área geográfica sobre jurisdição da APL promovemos diversos investimentos em equipamentos de iluminação pública mais eficientes, reduzindo e racionalizando consumos, bem como requalificámos diversas zonas da área dominial e lançámos projetos tendentes a melhorar significativamente a sua utilização pelos cidadãos e visitantes, sendo de destacar o projeto da Doca de Belém e do terraplano contíguo à “Doca do Espanhol” que se estende até Santos.

O terceiro e último nível considerado é constituído pelo vasto conjunto de entidades, instituições, empresas e particulares que compõem a Comunidade Portuária de Lisboa e que direta ou indiretamente se relacionam com o seu Porto. A intervenção da APL a este nível tem, inequivocamente, que contar com o apoio da própria Comunidade Portuária, que se pretende proativa, dinâmica e focada no reforço no nosso posicionamento em todas as esferas de atuação da sociedade relacionadas com o Porto de Lisboa.

Assume especial relevo a questão dos parques logísticos da Bobadela, que apesar de já estarem destinados para utilização por ocasião das Jornadas da Juventude em Lisboa, ainda não foi anunciada, publicamente, quais as alternativas existentes. A Comunidade Portuária já expressou a sua opinião no sentido de ser imprescindível garantir a manutenção do Parque Norte, pelo menos até à construção da Terceira Travessia do Tejo com opção ferroviária, que permitirá equacionar alternativas na margem sul.

A melhoria da navegabilidade do rio Tejo até Castanheira do Ribatejo em fase de projeto de execução e estudo de impacte ambiental insere-se precisamente neste nível ao promover a redução de pesados de mercadorias a atravessar a cidade de Lisboa, mediante o transporte de contentores por barças sem restrições à maré ao longo do rio, para se ter uma ideia cada barça permite transportar até 100 contentores, sendo possível equacionar “comboios” de três barças. É por demais evidente a máxima relevância deste projeto, cuja concretização permitirá o acesso direto à rodovia e à ferrovia fora do contexto urbano aumentando a eficiência das cadeias logísticas que utilizam o Porto de Lisboa e com a consequente redução dos impactes ao nível das emissões poluentes, da sinistralidade, do congestionamento e do desgaste das vias.



Por último, de referir uma nota especial para o Ocean Campus que assumiu um impulso definitivo para a sua construção com a assinatura dos protocolos de concessão com a Fundação Calouste Gulbenkian e a Fundação Champalimaud e mais recentemente com a Câmara Municipal de Lisboa. Esta área nobre da cidade manterá assim a sua finalidade portuária e é integrada por este conjunto de instituições que por si só são o garante de concretização do projeto. A APL intervém, igualmente, neste espaço ao assumir, diretamente a construção de um novo edifício, estando prevista a concessão, em regime de projeto, construção e exploração, de um espaço para zonas de apoio à nova centralidade que está a nascer no concelho de Lisboa.

Está assim a APL preparada para enfrentar os desafios futuros, apostando na modernização e na eficiência para garantir o seu crescimento sustentável, sendo certo que 2021, primeiro exercício que registou um resultado líquido negativo, constituirá um ponto mínimo determinado por um ano fortemente atípico que impossibilitou a manutenção dos rendimentos alcançáveis num ano normal.

Se somarmos os efeitos inevitáveis ao nível dos cruzeiros que registou uma perda de cerca de 4 milhões de euros, como os da área dominial resultantes da isenção de rendas por fecho de atividade no valor de mais de 1 milhão de euros, a que acresce ainda a quebra na carga transportada que igualmente registou valores muito baixos dos normalmente registados, obtemos um impacto superior a 8 milhões de euros que apenas numa parte relativamente reduzida foi possível compensar pela redução de custos.

O ano de 2021 fica ainda marcado para este Conselho de Administração pela passagem à situação de reforma, no mês de fevereiro, da sua Presidente, Dr^a Lídia Sequeira, que após uma longa e notável carreira profissional deixou na APL um testemunho do seu trabalho de excelência e de dedicação notável.

É também devida uma palavra de agradecimento do Conselho de Administração aos colaboradores da APL que num ano tão exigente foram capazes de superar as dificuldades e souberam manter com elevado espírito de missão e profissionalismo manter a sua atividade e o seu desempenho, frequentemente em prejuízo da sua vida particular, salientando-se a rápida adaptação ao teletrabalho e a novas formas de relacionamento profissional que garantiram a normalidade do funcionamento do Porto de Lisboa.

Está este Conselho de Administração confiante no trabalho desenvolvido e crente que a APL e o Porto de Lisboa estão preparados para enfrentar os próximos anos, agora que à situação de pandemia sucede a de guerra na Europa, garantindo o seu crescimento sustentável a partir de uma estrutura mais flexível, mais moderna e mais eficiente, conscientes que esta é uma infraestrutura indispensável para assegurar o abastecimento a uma vasta área de consumo que abrange desde a região metropolitana de Lisboa à zona centro do país e se estende à totalidade do território nacional e além fronteiras.



Nesse sentido, agradecemos o apoio demonstrado pela Comunidade Portuária e especialmente, pelo Governo através dos seus membros que diretamente tutelam a APL e que muito contribuíram para a afirmação do Porto de Lisboa no contexto económico nacional.

O Conselho de Administração

2. A APL

2.1. Caracterização

Nos termos legais, a APL, S. A., tem por objeto a administração do Porto de Lisboa, visando a sua exploração económica, conservação e desenvolvimento e abrangendo o exercício das competências e prerrogativas de autoridade portuária. Assim, e de acordo com os seus estatutos, assegura o exercício das competências necessárias ao regular funcionamento do porto nos seus múltiplos aspetos de ordem económica, financeira e patrimonial, de gestão de efetivos e de exploração portuária e ainda as atividades que lhe sejam complementares, subsidiárias ou acessórias.



Jurisdição

A área de jurisdição do Porto de Lisboa, definida no Decreto-Lei 336/98 de 3 de novembro, abrange, na vertente terrestre 11 concelhos: Oeiras, Lisboa, Loures, Vila Franca de Xira, Benavente, Alcochete, Montijo, Moita, Barreiro, Seixal e Almada, estendendo-se por 273 km ribeirinhos. Desses, 110 km correspondem ao estuário do Tejo (50 km na margem direita e 60 km na margem esquerda) e 163 km contornam os esteiros e os canais navegáveis afluentes ao estuário.

Na sua vertente flúvio-marítima abarca uma superfície de 31600 ha tendo como limites, a jusante, o alinhamento das Torres de São Julião e Bugio e a montante, Vila Franca de Xira.

Património

Pertencem ao domínio público do Estado afeto à APL, S. A., os terrenos, terraplenos e obras marítimas situados dentro da área de jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, e ainda os bens afetos à atividade da pesca, serviços de primeira venda de pescado e atividades conexas. Consideram-se integrados na esfera patrimonial da APL, S. A., os bens imóveis adquiridos ou edificados pela Administração do Porto de Lisboa e, bem assim, aqueles que, por título bastante, tenham revertido a seu favor ou lhe tenham sido definitivamente cedidos, mesmo que identificados ou inscritos como domínio do Estado ou omissos quer na matriz quer nos registos prediais.



2.2. Empresa Pública

A APL enquanto empresa pública integra o Setor Empresarial do Estado regulado pelo Decreto-Lei nº 133/2013 de 3 de outubro, sem, contudo, integrar o setor das administrações públicas nos termos do Sistema Europeu de Contas nacionais e Regionais, ou seja, é uma empresa Não Reclassificada no perímetro de consolidação orçamental.

A APL é uma Entidade de Interesse Público conforme definida na alínea l) do artigo 3º do Regime Jurídico da Supervisão de Auditoria aprovado pela Lei 148/2015, estando consequentemente sujeita à aplicação do Regulamento (EU) 537/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo aos requisitos específicos para a revisão legal de contas.

O capital social da APL, que se encontra totalmente subscrito e realizado, é de € 60.000.000 atualmente constituído por 12 000 000 ações, com valor nominal unitário de 5 euros, e é detido exclusivamente pelo Estado, através da Direcção Geral do Tesouro e Finanças.

A tutela sectorial sobre a APL, S.A. pertence ao exercida pelo Ministério das Infraestruturas e da Habitação, enquanto a tutela financeira é exercida pelo Ministério das Finanças, através da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças.

2.3. Missão e Valores

A prestação de um serviço multifuncional de base portuária orientada para o Cliente – nossa base de sustentação – e segundo princípios de Racionalidade Operacional e Económico-financeira, de Eficácia Social e Ambiental e de acordo com as melhores práticas de Segurança Marítima e Patrimonial.

Visão

Sermos herança e a referência do Porto de Lisboa como Porto Atlântico, afirmando a sua multifuncionalidade segundo os melhores padrões de qualidade e eficácia.

Valores

- A lealdade, a ética e o respeito pelo esforço de todos/as, e de cada um/a, em função das suas capacidades, competências e das responsabilidades cometidas à APL, SA;
- A transparência de ações, atuações e decisões;
- O respeito pelo esforço de cada colaborador/a, pelas suas expectativas e pelo seu empenho e dedicação;
- A visão global dos objetivos partilhados, de acordo com as orientações e políticas da Empresa;
- A capacidade crítica, a criatividade e a capacidade de inovar, como formas estruturadas de desenvolvimento e sobrevivência da Empresa;



- O respeito e a preocupação de cooperação ativa com os/as clientes da APL, SA, dentro dos princípios de racionalidade e equidade;
- O compromisso de praticar a igualdade de oportunidades e de tratamento e não discriminação por razão familiar, ideológica, condição psicofísica, sexo, orientação sexual e identidade de género.

2.4. Objetivos

Os objetivos e prioridades delineadas pela APL, estão em linha com as estratégias definidas pelo Governo português para a área do Mar, destacando-se entre outras:

- O desenvolvimento das vantagens competitivas do posicionamento estratégico de Portugal;
- O aumento de competitividade a nível global dos portos e das cadeias logística nacionais;
- Prosseguir e desenvolver a implementação de medidas de sustentabilidade ambiental;
- Potenciar a harmonização entre a eficiência operacional do porto e a malha urbana, promovendo-se uma maior integração entre o porto e a cidade de Lisboa;
- A simplificação de procedimentos com um novo conceito de digitalização portuária e logística nos Portos Portugueses introduzindo uma nova era de digitalização das redes multimodais.

Tendo como objetivo o cumprimento das prioridades anteriormente mencionadas, a APL S.A. propõe-se desenvolver um conjunto de estudos e projetos já iniciados, dos quais destacamos:

- Prosseguir com os estudos e projetos referentes à navegabilidade do Rio Tejo, investimento da Yilport Liscont, o maior investimento a realizar no Porto de Lisboa durante os próximos anos, que pretende minimizar os constrangimentos da mobilidade rodoviária decorrentes da proximidade à malha urbana.
- Iniciar o projeto de requalificação da área de Alcântara e integrar com as obras decorrentes do Aditamento ao contrato de concessão assinado em 2021 com a Yilport Liscont, que prevê um significativo investimento em equipamentos de movimentação de carga, redefinição de parque de espera, intervenções em terrapleno e instalações administrativas.
- Prosseguir com os estudos técnicos referentes ao abastecimento de eletricidade aos navios atracados no Porto de Lisboa, substituindo, assim, o consumo de combustíveis fósseis, permitindo também, a diminuição da vibração e ruído nos períodos de atracagem, o denominado “Shore-to-Ship Power Solution”.
- Prosseguir os projetos de recuperação paisagística e funcional desde a Doca do Poço do Bispo até ao Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia que incluem uma nova



portaria e a requalificação do espaço entre a Avenida Infante D. Henrique e a Zona Portuária.

- “Ocean Campus” – Localização na Doca de Pedrouços, assinatura dos protocolos de concessão com a Fundação Champalimaud, Fundação Calouste Gulbenkian e mais recentemente com a Câmara Municipal de Lisboa com o grande objetivo de criar um cluster de atividades ligadas à ciência, tecnologia, economia e inovação.
- No âmbito da digitalização portuária, salientamos a implementação da JUL – Janela Única Logística, decorrente do desenvolvimento e expansão da JUP – Janela Única Portuária, que permite aos nossos agentes, operadores, concessionários e outras entidades públicas que operam no Porto de Lisboa uma gestão mais eficiente das cadeias logísticas e a integração com sistemas de faturação e de controlo financeiro.

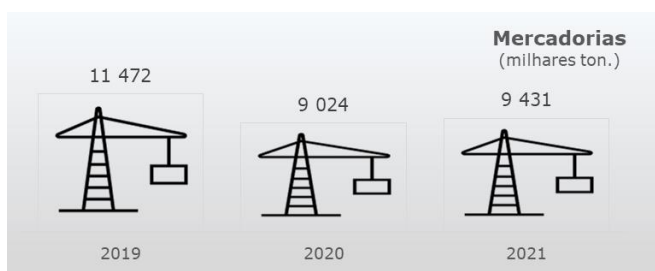
2.5. A APL em números

Atividade Operacional

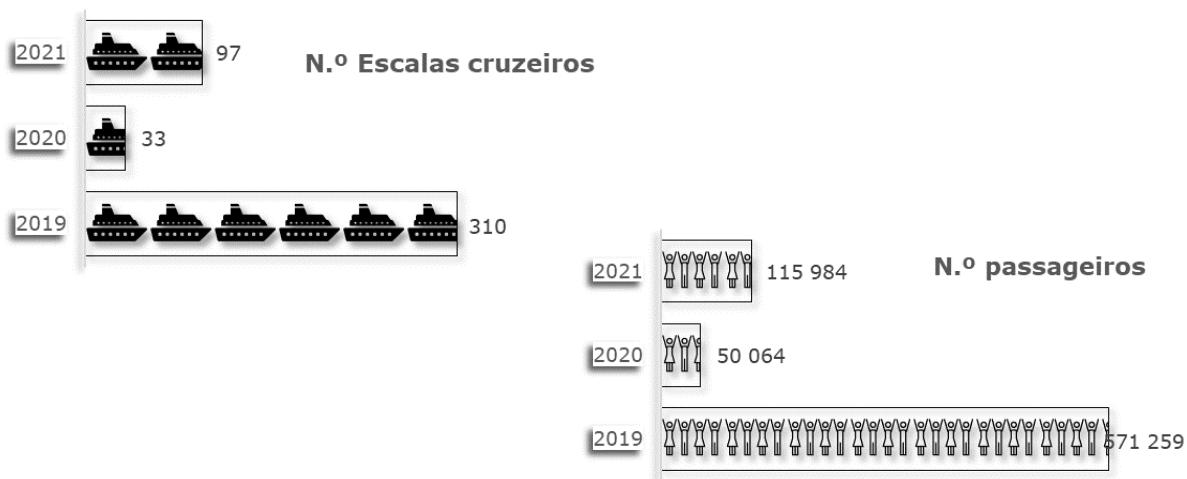
NAVIOS



CARGA

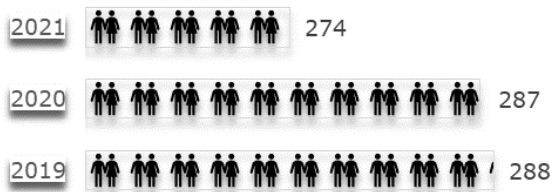


CRUZEIROS



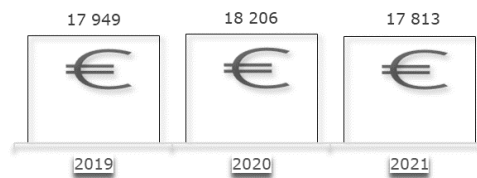
Recursos Humanos

Nº Trabalhadores final do ano *

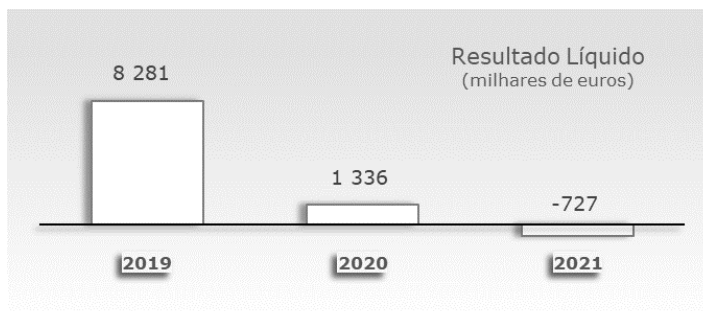


* Considerados trabalhadores ao serviço na APL (Conselho de Administração, chefias e restante pessoal)

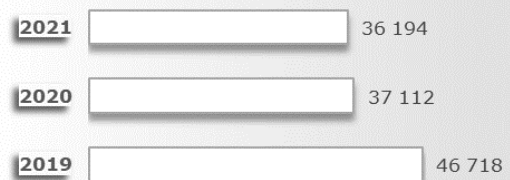
Gastos com pessoal (milhares de euros)



Resultados



Volume Negócios (milhares de euros)





2.6. Indicadores económico Financeiros

(Unidade: Euro)

Dados Gerais Balanço	2021	2020	2019
Total Ativo	352 659 307	332 623 406	343 139 899
Ativo não Corrente	327 368 055	308 296 719	323 871 775
Ativo Corrente	25 291 252	24 326 687	19 268 124
Capital Próprio	224 016 843	225 962 159	227 919 986
Passivo Total	128 642 464	106 661 246	115 219 914
Passivo não Corrente	41 318 763	47 993 275	50 887 189
Passivo Corrente	87 323 700	58 667 971	64 332 724

Dados Gerais Demonstração de Resultados	2021	2020	2019
Gastos Operacionais	24 235 813	23 402 766	24 148 653
Fornecimentos e Serviços Externos	6 422 632	5 197 025	6 199 623
Gastos com o Pessoal	17 813 181	18 205 740	17 949 030
Ganhos Operacionais	40 990 896	42 521 587	52 886 508
... dos quais			
Serviços Prestados	25 228 317	25 607 008	32 969 900
Outros Rendimentos e Ganhos	15 762 578	16 914 579	19 916 608
EBITDA (Resultados antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos)	13 411 610	16 288 709	25 412 970
Depreciações	13 024 057	13 586 833	10 306 222
EBIT - Resultados Operacionais (Res. antes de Gastos de Financiamento e Impostos)	159 762	2 701 876	12 024 107
... Juros dos quais			
Juros e Gastos Similares Suportados	607 989	723 696	1 158 303
Resultado antes de Impostos	-448 228	1 978 180	10 865 804
Resultado Líquido	-726 592	1 336 320	8 280 963



Indicadores Económico-Financeiros	2021	2020	2019
Autonomia Financeira (Total Cap. Próprio / Ativo não corrente)	68,43%	73,29%	70,37%
Liquidez Geral (Ativo / Passivo)	274,14%	311,85%	297,81%
Rentabilidade do Ativo (Resultado Líquido / Total do Ativo)	-0,21%	0,40%	2,41%
Rentabilidade do Capital Próprio (Resultado Líquido / Total do Capital Próprio)	-0,32%	0,59%	3,63%
Solvabilidade (Capital Próprio / Passivo Total)	174,14%	211,85%	197,81%
Volume de negócios	36 194 325 €	37 111 882 €	46 717 726 €
Vol. Neg. <i>per capita</i>	129 729 €	129 310 €	160 542 €
VAB	28 562 808 €	30 680 181 €	38 899 074 €
VAB <i>per capita</i>	102 376 €	106 900 €	133 674 €
Margem EBITDA (EBITDA / Ganhos Operacionais)	32,72%	38,31%	48,05%
Margem EBIT (EBIT / Ganhos Operacionais)	0,39%	6,35%	22,74%



3. ENQUADRAMENTO

Impulsionado pelo aumento dos preços, o levantamento das restrições sanitárias e a forte procura, apoiada em medidas estatais de estímulo económico, o comércio mundial registou uma tendência positiva em 2021.

O comércio mundial de bens e serviços atingiu um máximo histórico de 25,1 biliões de euros em 2021, um aumento anual de 25%. O resultado foi também superior em 13% ao verificado no ano pré-pandémico de 2019.

Considerando o comércio nas principais economias mundiais, o último trimestre de 2021 apresentou um aumento de 43% nas exportações chinesas, em comparação com os números pré-pandémicos, nos Estados Unidos, na União Europeia e no Japão (aumento de 12%, 10% e 6%, respetivamente).

Regionalmente, o crescimento no último trimestre de 2021, permaneceu muito forte em todas as regiões geográficas, embora tenha sido menor na Europa, Estados Unidos e leste da Ásia. As regiões exportadoras de “commodities” apresentaram resultados superiores, com o aumento dos preços das exportações.

(Dados da UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development 2021 – Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento ano 2021)

Na economia portuguesa, no conjunto do ano 2021 o PIB – Produto Interno Bruto registou um crescimento de 4,9% em volume, o mais elevado desde 1990, após a diminuição histórica de 8,4% em 2020, refletindo os efeitos marcadamente adversos da pandemia COVID-19 na atividade económica.

A evolução do PIB acima das expetativas nacionais e internacionais decorre do contributo expressivo da procura interna, registando-se uma recuperação do consumo interno e do investimento.

O consumo interno subiu 5% em 2021, em termos reais, contribuindo 5,2% para o PIB.

O consumo privado registou um crescimento de 4,4%, recuperando parcialmente da redução de 7,1% de 2020, evolução que se explica essencialmente pela expansão de 5,4% do consumo privado em bens correntes não alimentares e serviços.

Relativamente ao consumo público, verificou-se um crescimento de 5,7% e o investimento aumentou 7,2% em 2021, recuperando da diminuição de 5,7% registada em 2020.

A contribuição da procura externa foi bastante menos negativa que em 2020, com o crescimento significativo das importações e das exportações de bens e serviços, 12,8% e 13,0%, respetivamente.

(Dados do INE – Instituto Nacional de Estatística, Relatório Anual 2021)



4. APL – Ações e projetos relevantes

CARGA

REGULARIZAÇÕES CONTRATUAIS

No que respeita às concessões de serviço público, concluiu-se o processo de renegociação do contrato do Terminal de Contentores de Alcântara, tendo sido assinado o 4º aditamento, em dezembro de 2021, com prazo de vigência até 2038. De salientar que este processo esteve dependente da emissão do TUA (Título Único Ambiental), o qual foi emitido a 18 de fevereiro de 2021, bem como do parecer de outras entidades como a DGPC, previamente à conclusão do processo legislativo, com a publicação do decreto-lei 117/2021, o qual alterou as Bases do contrato de concessão do TCA.

Quanto aos terminais de mercadorias de utilização privativa, é de referir que se iniciaram dois procedimentos concursais para atribuição de dois novos títulos relativos ao Terminal de Líquidos da Banática, operado pela Repsol, bem como à Estação de Assistência naval do Porto de Lisboa, operador pela ETC.

Por fim, conclui-se o processo relativo à uma nova atribuição de utilização privativa, do Terminal de Líquidos Porto dos Buchos, operador pela OZ Energia, tendo sido emitido um Contrato de Concessão, com prazo de vigência até 2046.

MONITORIZAÇÃO DAS ATIVIDADES

Como habitualmente foram efetuados os relatórios de acompanhamento de 10 concessões de serviço público, nas vertentes administrativa/ contratual, operacional e económico-financeira da atividade, seguindo o modelo estabelecido em sede da APP, bem como o relatório (intercalar) de acompanhamento da atividade das empresas de estiva e de trabalho portuário, com respetivo enquadramento legal destas atividades, seus requisitos e obrigações, identificação das empresas e caracterização dos seus quadros de pessoal.

PLANO DE GESTÃO DE RISCOS DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS DE MERCADORIAS

O “Plano de Gestão de Riscos Associados aos Contratos de Concessão de Serviço Público de Movimentação de Mercadorias” entrou em vigor em 2020. O primeiro relatório da sua implementação, bem como a sua primeira atualização, serão efetuados em 2022.

Este plano sistematiza a estrutura de gestão comum dos diferentes contratos e a metodologia de gestão de risco a adotar no seu acompanhamento, bem como, as ações de controlo e de prevenção sobre os riscos identificados. É ainda por cada concessão efetuada uma análise específica sobre uma matriz de risco individual.



AGENTES DE NAVEGAÇÃO

A WAVE MARINE - Lifeboats and Davits Services Lda, já a operar no porto de Sines, registou-se em 2021 no porto de Lisboa para desenvolver a atividade de agente de navegação, com previsão de 2 a 4 navios por ano.

Em termos de extinções, foi formalizado o cancelamento de registo do agente de navegação CONTEMAR - Companhia Marítima de Contentores, Lda, o qual não mantinha atividade há anos no porto de Lisboa, tendo sido paralelamente cancelada a sua adesão à AGEPOR.

Esta análise, assim como a de toda a atividade dos agentes, nas dimensões operacional e financeira, foi caracterizada num relatório de acompanhamento anual.

GESTÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO DA REDE DE ABASTECIMENTO E DE SANEAMENTO

A gestão e acompanhamento deste contrato de concessão foram traduzidas no terceiro relatório anual o qual dá a conhecer a empresa concessionária e sua caracterização, bem como as dimensões administrativa/contratual, operacional e económico-financeira da atividade.

De salientar ainda a prorrogação por mais um ano deste contrato, celebrado em 2012, conforme previsto contratualmente.

ESTUDOS E PROJETOS DE DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO

Em 2021 avançou-se com a contratação das prestações de serviços para elaboração do Projeto de Execução e do Estudo de Impacte Ambiental referentes ao estabelecimento de um canal navegável na Cala das Barcas, entre o limite montante do Canal de Cabo Ruivo e Castanheira do Ribatejo.

A APL preparou e submeteu pelos seus serviços internos, uma candidatura ao “2020 CEF Transport Map Call” para financiamento dos estudos e projetos em curso tendentes ao fortalecimento e melhoria da navegação fluvial no Estuário do Tejo. Esta candidatura contou com forte apoio da Comunidade Portuária de Lisboa, através de cartas de suporte de diversos stakeholders.

O projeto da Nova Portaria Oriental do Porto de Lisboa prossegue e, no final do ano, o Porto de Lisboa conta já com um Projeto de Execução sob consultoria da MSW-WW.

Este projeto permitirá a reorganização e requalificação daquela zona e concretiza uma pretensão antiga de melhoria substancial da circulação e dos acessos aos terminais portuários, bem como de capacitação do porto para absorção de picos de tráfego portuário, com redução de impacte



na envolvente cidadina. Com o culminar desta fase de trabalhos, a APL espera ter em sua posse as peças necessárias à realização do procedimento de contratação da respetiva empreitada.

A APL iniciou igualmente, em finais de 2021, um estudo confinante com o da Portaria da Zona Oriental, dedicado à avaliação de vários cenários de revitalização da Doca do Poço do Bispo. A intenção é recuperar a Doca e, se possível, habilitá-la para diferentes usos.

Na área ambiental e com vista à redução das emissões dos navios em porto, a APL deu os primeiros passos na avaliação da possibilidade de adoção da solução do Onshore Power Supply. Neste âmbito, foi fulcral a preparação de toda a informação e dados necessários à caracterização do tráfego de navios e dos terminais portuários para a concretização dos trabalhos de consultoria externa, nomeadamente do Relatório Técnico concluído no ano anterior e o estudo de viabilidade económica do projeto iniciado em 2021.

A Plataforma JUL continua a requerer um grande envolvimento técnico no sentido de assegurar a migração e adaptação de todas as valências relativas à faturação da escala do navio, declaração de carga, ligação dos terminais e ligação às aplicações satélite nas quais assenta toda a faturação aos concessionários portuários e estatística do porto. Este sistema tem requerido ainda a participação em reuniões periódicas e a verificação da correta faturação em JUL e SAP ao cliente navio.

A nível de comunicação, o foco incidiu sobre o clima de estabilidade e de confiança retomados pelo Porto de Lisboa e na recuperação evidente da atividade portuária. Para além de notícias correntes, reforçou-se a informação de cariz logístico-portuária e a infografia dedicada à estatística portuária e à caracterização do porto em grandes números.

O ano de 2021 foi caracterizado também pelo forte empenho em diferentes dossiers de regulamentação nacional e comunitária, através de pareceres e da participação em grupos de trabalho com entidades externas. Os dossiers em curso dizem respeito à elaboração do contributo nacional para:

- Regulamentação portuária relativa ao abastecimento de GNL a navios;
- Projeto de Decreto-Lei de alteração de limites ao teor de enxofre de certos tipos de combustíveis navais e definição do regime contraordenacional aplicável;
- Projeto de Decreto-Lei relativo aos serviços portuários e regras comuns de transparência financeira dos portos;
- Revisão do Regulamento Europeu da RTE-T (Rede Transeuropeia de Transportes);
- Definição do 5.º Plano de Trabalhos do Corredor Atlântico;
- Revisão do Regulamento Europeu relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.



Por fim, na área da logística, o Porto de Lisboa participou no “Estudo sobre a evolução da logística na Área Metropolitana de Lisboa e soluções a promover” desenvolvido com o objetivo de, por um lado conhecer as novas dinâmicas e a organização dos sistemas logísticos na AML e, por outro, poder apontar soluções a promover no âmbito da logística urbana e, em particular, no abastecimento na Península de Setúbal.

O estudo da realocação do Complexo Logístico da Bobadela, o mais importante terminal rodoferroviário de mercadorias do país, foi iniciado, pela TIS/IP, em 2021 com questionário a todos os portos, terminais portuários, transitários e outros stakeholders.

PARTICIPAÇÕES EM VISITAS, AÇÕES DE FORMAÇÃO E WORKSHOPS INSTITUCIONAIS E COMERCIAIS

Não obstante a situação da pandemia, no campo académico, foi realizada de forma virtual uma visita aos formandos do Curso de Comércio Internacional, organizado pela ICC Portugal (International Chamber of Commerce).

No campo profissional é de destacar a participação em reuniões prévias e em workshops no “Estudo sobre a evolução da logística na Área Metropolitana de Lisboa e soluções a promover”, que está a ser levado a cabo pela AML, bem como em workshops promovidos pela ESPO a propósito das negociações do Brexit e implicações do mesmo no setor europeu dos portos.

Foram também efetuadas diversas participações, como oradores, em seminários e workshops, nomeadamente, Ship2Iberia, Todologística, Comissão Direito Portuário-AOB-Santos.

Referência final à participação nas conferências do evento “Portugal Exportador 2021”, um marketplace inteiramente dedicado à exportação, com um programa focado nos mercados e sectores em destaque para as exportações portuguesas, onde marcam presença empresas, startups e Embaixadas e onde é possível aferir o papel dos portos nas cadeias logísticas.

CRUZEIROS

Não obstante os resultados de 2021, que interromperam um ciclo de mais de 20 anos em crescimento sucessivo, o Porto de Lisboa conquistou, pelo sexto ano consecutivo e pela sétima vez desde 2009, o prémio de melhor porto de cruzeiros da Europa, naquele que foi o Europe Winners Day 2021, dos World Travel Awards Europa, que decorreu virtualmente no dia 22 de outubro de 2021, em substituição da habitual Cerimónia de Gala na Europa.



Importa referir que, durante o ano de 2021, se realizaram virtualmente e/ou presencialmente diversos eventos promocionais, na área de negócio dos Cruzeiros, com vista ao reforço da notoriedade da atividade, destacando-se os seguintes:

- Participação na 58ª Assembleia-Geral da MedCruise que se realizou online;
- Participação na 59ª Assembleias-Geral da MedCruise que se realizou em Barcelona;
- Participação na Assembleia-Geral da Associação Cruise Europe que se realizou online;
- Organização de ações de receção aos 15 navios que escalaram Lisboa pela primeira vez, sendo que 5 eram novos, ou seja, saídos de estaleiro durante o ano de 2021, e dos quais 2 em viagem inaugural. A maioria destes navios merece especial destaque porque dispõem de novas tecnologias ambientais que contribuem para a descarbonização do transporte marítimo, desde estarem equipados com ligação de energia shore-to-ship; ou serem movidos a gás natural liquefeito (GNL); ou disporem de motores híbridos; disporem de sistemas de limpeza de gases de escape e sistemas avançados de tratamento de águas residuais, entre outros equipamentos.

O Porto de Lisboa voltou, também, a ser nomeado pela décima segunda vez consecutiva para os World Travel Awards a nível mundial na categoria de Leading Cruise Destination (Melhor Destino de Cruzeiros), e de Leading Cruise Port (Melhor Porto de Cruzeiros).

No âmbito da atuação da sustentabilidade ambiental da atividade de cruzeiros no Porto de Lisboa de referir o lançamento dos seguintes concursos públicos:

- Monitorização da qualidade da água;
- Monitorização da qualidade do ar;
- Fornecimento de energia elétrica (OPS- Onshore Power Supply).

Ainda em 2021, o Porto de Lisboa integrou o grupo de trabalho “Energy & Sustainability” da Associação MedCruise.

DESPORTO E NÁUTICA

BANDEIRA AZUL

A Doca de Santo Amaro da Marina de Lisboa, sob gestão da APL, renovou pelo sexto ano consecutivo o galardão do Programa Bandeira Azul (PBA) da Associação Bandeira Azul da Europa (ABAE), para 2021.



Esta renovação veio premiar, uma vez mais, a estratégia seguida pelo porto de Lisboa, que tem como meta criar, desenvolver e potenciar condições e formatos que acompanham a atividade náutica, nomeadamente para melhorar as condições e serviços disponibilizados nas suas docas de recreio.

BLUE FLAG MED WEEK 2021

Em julho decorreu a Blue Flag Med Week 2021, uma iniciativa da Bandeira Azul, à qual o Porto de Lisboa quis também associar-se. Perto de 50 jovens, com idades compreendidas entre os 6 e os 16 anos, aceitaram o desafio lançado pela APL em parceria com a escola de vela Terra Incógnita.

A par da atividade desportiva a bordo de 5 veleiros, viram-se também envolvidos numa ação que perspetivava a sensibilização e educação ambiental, chamando a atenção para a problemática do lixo marinho e para a importância do mar e do trabalho essencial de todos na sua recuperação e conservação.

CONTROLO DE ACESSO ÀS DOCAS DA MARINA DE LISBOA

Foi implementado o novo sistema de controlo de acessos nas docas da Marina de Lisboa, cujo processo teve início no dia 1 de outubro. O novo acesso à Marina de Lisboa é exclusivamente assegurado por cartão magnético, que teve de ser atualizado, substituído ou adquirido. Esta alteração foi efetuada no escritório da doca onde a embarcação se encontra estacionada de forma a garantir o acesso a partir da data de início do funcionamento do novo sistema.

SEMINÁRIO “SHE SAILS – EMPOWERING WOMEN TO SAIL”

Decorreu no dia 30 de outubro, na Gare Marítima da Rocha Conde de Óbidos, o primeiro seminário “She Sails – Empowering Women to Sail”, dando voz a um grupo de velejadoras, as quais puderam contar a sua experiência e metodologias utilizadas no treino e promoção da vela feminina. A ação envolveu participantes da Letónia, Itália, Croácia, Inglaterra, Canadá e Portugal. A associação Seawoman, com o apoio da Administração do Porto de Lisboa, organizou o evento, tendo como objetivo influenciar o público feminino para que veja na vela a possibilidade de integrar um estilo de vida mais ativo e saudável, independentemente da idade, experiência e condição social, mas também atrair mais mulheres para a vela, não só como velejadoras, mas também treinadoras, juízes, dirigentes, ou simplesmente, como público.



REGATA TROFÉU PORTO DE LISBOA

No âmbito das comemorações do 134º aniversário do Porto de Lisboa, realizou-se no dia 1 de novembro a regata Troféu Porto de Lisboa, promovida pela Administração do Porto de Lisboa e organizada pela Associação Naval de Lisboa. O Troféu Porto de Lisboa, a maior regata anual de vela de cruzeiro realizada no rio Tejo, contou este ano com a participação de 75 embarcações.

De entre as embarcações participantes, foram sorteadas duas para um estacionamento gratuito por 3 meses e outro por 6 meses.

MARE – MARINE AND ENVIRONMENTAL SCIENCES CENTRE (FACULDADE DE CIÊNCIAS DA UNIVERSIDADE DE LISBOA)

Em cooperação com o MARE – Marine and Environmental Sciences Centre (Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa), no dia 5 de novembro a Doca de Alcântara serviu de sala de aula e laboratório, desta vez para alunos do Hidrográfico, onde foi possível demonstrar várias técnicas de amostragem utilizadas em estudos de ecologia marinha.

DOCA DO BOM SUCESSO COM ESCRITÓRIO E BALNEÁRIOS DE APOIO NOVOS

Está a funcionar desde novembro o novo escritório da Doca do Bom Sucesso e respetivos balneários de apoio à atividade náutica.

MARINA DE LISBOA DISPÕE DE RÁDIOS VHF NAS SUAS QUATRO DOCAS DE RECREIO

A Marina de Lisboa adquiriu rádios VHF para as suas quatro docas de recreio. A APL disponibiliza assim mais um serviço de apoio à náutica de recreio.

NOVOS EQUIPAMENTOS PARA RECEÇÃO DE RESÍDUOS OLEOSOS E PERIGOSOS NAS DOCAS DE RECREIO

Estão disponíveis nas docas de recreio da Marina de Lisboa novos equipamentos para a receção de resíduos oleosos e perigosos. Foram substituídos os oleões e tambores e colocadas bacias de retenção que evitam escorrências e derrames no solo.



SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

JANELA ÚNICA LOGÍSTICA

O ano de 2021 foi mais um marco na evolução da principal aplicação de negócio portuário, com a transição da JUP para a JUL.

Para além do upgrade tecnológico, esta transição prevê novas capacidades e funcionalidades, que irão sendo agregadas com o evoluir dos trabalhos durante o ano de 2022.

Durante 2021 destacamos três marcos principais: a componente da formação, a entrada em produção e a fase de correções e melhorias, as quais serão abordadas nos pontos seguintes.

a. Formação

Após a apresentação do projeto à Comunidade Portuária do porto de Lisboa (CPL), via Teams, no final de 2020 (18DEZ), iniciou-se um período de formação intenso no início de 2021.

Essa formação geral, de três tipos distintos, foi dirigida a diferentes utilizadores e teve três fases: uma fase teórica, uma fase de treino e por fim uma fase prática da utilização da aplicação.

Previamente à entrada em produção foi realizada uma nova fase de apresentações e sessões de esclarecimento a toda a CPL.

Foram ainda realizadas outras formações, internas e externas, mais específicas da aplicação, dirigidas aos diferentes tipos de utilizadores.

Todas as formações foram realizadas via Teams, tendo sido consideradas inéditas e um sucesso em termos de presenças e pontualidade. Apesar do número elevado de participantes foi possível manter uma comunicação disciplinada e fluída, sem interrupções desnecessárias e focada na demonstração cronológica de todos os processos.

No total, estas ações de formação, foram ministradas a mais de dois mil participantes, internos e externos, de toda a comunidade portuária de Lisboa.

b. Entrada em produção

Após todas as sessões de formação, testes e esclarecimentos de toda a CPL, a JUL entrou em produção a 14 de abril.

Como expetável, foi uma mudança com muitos riscos previstos, mas conseguiu-se minimizar os seus impactos e seguir em frente com este ambicioso projeto.



Consideram-se 4 os fatores que contribuíram para o sucesso desta fase:

- Reduzida atividade em virtude da pandemia (infelizmente para o negócio);
- Aposta forte na formação realizada nos três meses que antecederam a entrada em produção;
- Apoio permanente do suporte nos meses seguintes com a disponibilização de sessões Teams, abertas a toda a CPL e colaboradores da APL, em dois períodos fixos diários;
- Comunicação interna e com a CPL. Este fator foi extremamente importante tendo sido utilizada uma página dedicada no portal da APL assim como comunicados por email para uma *mailing list* da CPL, com divulgação e atualização permanente de toda a informação sobre a JUL.

c. Atividades em 2021

Principais ações desenvolvidas:

- Melhorias permanentes na aplicação de gestão de navios e mercadorias;
- Melhorias permanentes na aplicação de gestão de resíduos;
- SET - Entrada em produção do TOS e ferrovia na APS;
- OUT - Atualizações na aplicação GTR (Rodovia);
- NOV – Workshop Tarefas e Notificações;
- NOV - Workshop de Fecho de Áreas;
- NOV - Workshop de Estatísticas e BI;
- NOV - Lançamento da Aplicação Móvel V1.0 - Agentes (android);
- DEZ – Workshop Técnico de auditorias a Logs;
- DEZ - Lançamento da Aplicação Móvel V2.0 - Autoridades (android);
- DEZ - Geração de dados estatísticos para AGEPOR;
- DEZ – Elaboração do planeamento para a instalação da JUL na infraestrutura da APL (durante o primeiro trimestre 2022);
- Análise da implementação do RGPD na JUL.

d. Atividades previstas para 2022

Em termos gerais prevê-se a conclusão de todo o projeto no final de 2022.

Principais *milestones*:

- 01FEV – Estrada em produção dos portos dos Açores;
- MAR – Entrada em produção do porto de Viana;
- JUL – Entrada em produção do 3º piloto – porto de Leixões;
- JUL – Conclusão da camada nacional e
- NOV – Conclusão do módulo de marinas.

Relativamente à APL, o objetivo é a utilização do máximo de funcionalidades de todo o projeto, identificando-se e fixando-se no imediato as seguintes:

- JAN - Conclusão da implementação do tarifário de 2022;
- JAN - Conclusão da integração com a aplicação das estatísticas da APL;
- MAR - Instalação da JUL na infraestrutura da APL;
- 2º trimestre – Integração do Cartão Único Portuário (CUP);
- 2/3º trimestre – Integração com os terminais;
- NOV – Entrada em produção do módulo das marinas;
- 3/4º trimestre – Integração com novo SW SDS (SiMTeM).

Em termos do mapa aplicacional de todo o projeto, à data de 31 de dezembro de 2021 encontravam-se concluídas as aplicações sinalizadas no mapa abaixo.

- A azul as desenvolvidas e em utilização na APL;
- A verde as desenvolvidas, mas ainda por integrar na APL;
- A vermelho as aplicações em desenvolvimento.



CENTRO DE SEGURANÇA PORTUÁRIA (CSP)

Tendo sido decidida a sua implementação em NOV2020 o projeto, na sua ambição inicial, ficou concluído no final do ano de 2021.

A fase de testes gerais ocorreu no mês de dezembro, prevendo-se a entrada em funcionamento H24 do CSP a 3JAN2022.



a. Execução 2021

Durante o primeiro semestre ocorreram os principais processos contratuais e no segundo semestre a sua execução. Processos contratuais desenvolvidos:

Designação	Descrição	Adjudicação - contrato
Equipamentos	Aquisição de equipamentos CCTV	19FEV2021
Instalação	Instalação de equipamentos	03MAI2021
Ponte Móvel	Manutenção, revisão e instalação módulo existente no VTS no CSP	MAI2021
Obras	Obras de construção civil na sala	21JUL2021
Quadro elétrico	Instalação de quadro dedicado	JUN2021
Videowall	Aquisição sistema de videowall (3x2)	24AGO2021
VHF	Aquisição e instalação antena no telhado do EIDH e equipamento no CSP	06AGO2021
Central Incêndio	Deslocalização para a sala	18AGO2021
Fibra Ótica	Ligação em fibra ótica entre escritório PNB-DBL-Oficinas	01SET2021
Rede estruturada	Reforço e instalação rede estruturada dedicada no CSP	01SET2021
Leds	Decoração visual da sala e videowall	13SET2021
Sinalética	Placas sinaléticas ponte móvel e GMR	15SET2021
Mobiliário	Secretárias e armário	15SET2021
Relógio	Relógio digital	06OUT2021
Cadeiras	4 cadeiras	26OUT2021
Decoração	Imagens decorativas entrada e interior da sala, quadro de situação e trotinetes	16NOV2021
Total	236 819,71€	

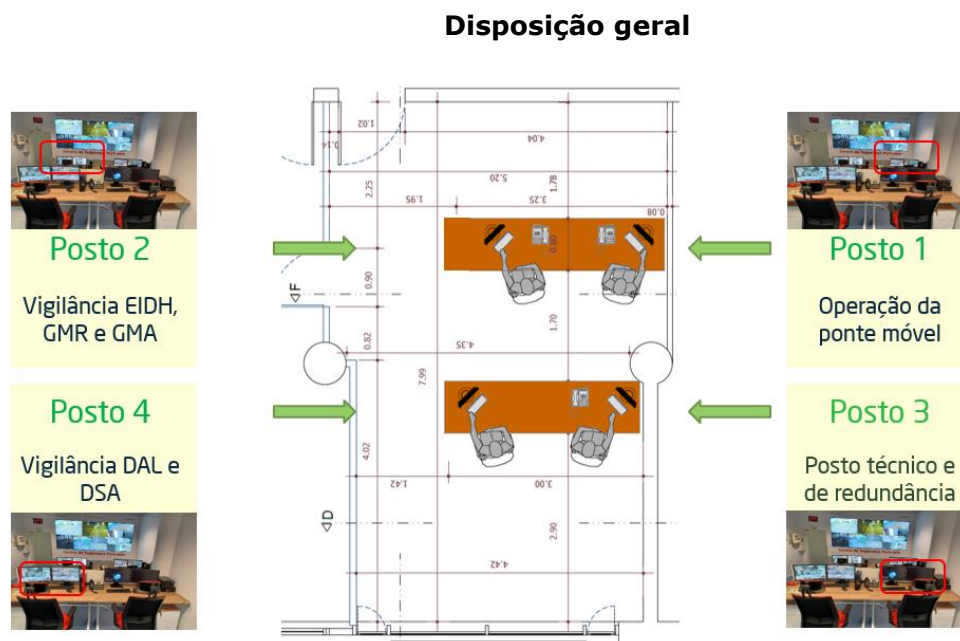
Principais ações e disponibilização de capacidades:

Ações	Disponibilidade
Instalação e testes VHF	13OUT
Instalação e testes módulo da operação da ponte móvel	20OUT
Instalação videowall	05NOV
Conclusão CCTV e controlo de acessos doca de Santo Amaro	17NOV
Conclusão CCTV e controlo de acessos doca de Alcântara	19NOV
Conclusão CCTV e controlo de acessos doca do Bom Sucesso	23NOV
Conclusão CCTV e controlo de acessos doca de Belém	25NOV
Conclusão controlo de acesso wcs doca do Bom Sucesso	07DEZ
Finalização CCTV e controlo de acessos EIDH	10DEZ
Finalização CCTV e controlo de acessos área VTS	17DEZ
Início da operação da ponte móvel a partir do CSP	20DEZ
Início funcionamento H24 sala CSP	03JAN2022



b. Configuração sala do CSP

A sala do CSP ficou configurada com os seguintes capacidades e funções, permitindo-se a sua expansão futura.



c. Futuro – Zona Oriental e Doca de Pedrouços

Nesta fase ainda não está englobada a integração da zona oriental, a qual está ainda em processo inicial de edificação de infraestruturas de construção civil.

Após a conclusão da fase de infraestruturas e de acordo com o estudo efetuado em 2017, prevê-se não só um investimento em CCTV, mas também num conjunto de sistemas que possibilitarão ter uma visão global das operações logísticas na entrada e saída da área portuária (portarias) e a utilização de informação de planeamento.

Relativamente à área e doca de Pedrouços aguarda-se definição de necessidades.

d. Conclusões

A fase executada durante 2021 permitiu à APL dispor de um sistema único e centralizado de todos os acessos e sistemas de CCTV, monitorizados e geridos a partir de qualquer local.

Neste projeto foram instaladas 37 câmaras, das quais 2 PTZ e 8 com 4 lentes integradas (visão 360°). Todas estas câmaras correspondem a 61 visualizações e ângulos distintos. Acrescem ainda os 25 videoporteiros que totalizam 86 câmaras/visualizações novas.



O CSP ficou capacitado de um videowall onde é possível ter a “*big picture*”, em permanência, de todo o sistema e espaços vigiados.

OUTRAS AÇÕES E PROJETOS

OCEAN CAMPUS

Na sequência da apresentação pública em 22 de julho de 2019 pela então Ministra do Mar, do plano “Ocean Campus/Campus do Mar Portugal”, desenvolvido entre o Governo, a Administração do Porto de Lisboa (APL) e as autarquias de Lisboa e Oeiras, plano que prevê a requalificação urbana e ribeirinha de uma área de cerca de 64 hectares sob jurisdição da APL entre Pedrouços (Lisboa) e Cruz Quebrada (Oeiras) a APL manteve o seu foco no desenvolvimento dos estudos necessários e na procura de parceiros, tendo celebrado os seguintes contratos e protocolos, com participação direta da IE:

- CONTRATO DE SERVIÇOS DE ASSESSORIA TÉCNICA 45-CP-2021, com a Falcão de Campos, Arquitecto Lda., para, enquanto autor conceptual do Plano Estratégico do Ocean Campus, assessorar a APL no âmbito de estudos e projetos para a zona da Doca de Pedrouços e sua envolvente, localizada nos Municípios de Lisboa e Oeiras, em questões do domínio de planeamento urbanístico, de arquitetura e de engenharia.
- PROTOCOLO entre APL e Fundação D. Anna de Sommer Champalimaud e Dr. Carlos Montez Champalimaud, para, face à excelência demonstrada pela FC na gestão e manutenção dos espaços de utilização pública que rodeiam os seus edifícios, confiar-lhe a manutenção de novas áreas de utilização pública integradas na área de jurisdição da APL, adjacentes à Parcela Concessionada, bem como o projeto e a construção da Alameda Central integradora das parcelas que constituem o Plano do Ocean Campus/Campus do Mar Portugal, na área de Pedrouços.
- CONTRATO DE CONCESSÃO DE USO PRIVATIVO DE PARCELA DO DOMÍNIO PÚBLICO N.º 12 – DT – 2021 Utilização privativa de parcela de domínio público sita em Pedrouços, entre a APL e a Fundação Calouste Gulbenkian. A parcela objeto do citado Contrato de Concessão destina-se a realocar parte das atividades do Instituto Gulbenkian da Ciência (IGC) no domínio da investigação científica.
- CONTRATO DE CONCESSÃO DE USO PRIVATIVO DE PARCELA DO DOMÍNIO PÚBLICO N.º 11 – DT - 2021
- Utilização privativa de parcela de domínio público sita em Pedrouços, entre a APL e a Fundação Champalimaud. A parcela objeto do citado Contrato de Concessão destina-se à criação de um centro avançado para o desenvolvimento de Inteligência Artificial que inclui uma central de computação e armazenamento de dados, laboratórios



experimentais, instalações para desenvolvimento de hardware, espaços para cursos avançados de formação, áreas para startups e zonas para parcerias comerciais, de serviços ou industriais.

Estiveram em curso a Avaliação Ambiental Estratégica do Plano Estratégico do 'OCEAN CAMPUS' - de PEDROUÇOS ao JAMOR, elaborado pelo Arq. Falcão de Campos e a Avaliação de Impacte Ambiental do projeto da Marina do Jamor, na Cruz Quebrada.

Foram concluídos os trabalhos da prestação de serviços para "Acompanhamento da gestão da constituição do Campus do Mar, com especial enfoque para a divulgação e captação de potenciais investidores, parceiros institucionais e interessados.

Procedeu-se ao acompanhamento dos trabalhos com vista à definição de soluções para os espaços públicos e arranjos exteriores na zona da Doca de Pedrouços, incluindo o reordenamento viário e arranjo de exteriores da envolvente do novo edifício da Fundação Champalimaud (Centro do Cancro Pancreático Botton-Champalimaud).

Foram assinados os contratos/protocolos com a Fundação Champalimaud e Fundação Calouste Gulbenkian para a utilização privativa de domínio público do Estado de duas naves do antigo edifício da Docapesca.

PROJETO DO AUMENTO DE EFICIÊNCIA DO TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTARA

A APL esteve representada na Comissão de Avaliação do EIA do Projeto do Aumento de Eficiência do Terminal de Contentores de Alcântara, na qualidade de entidade licenciadora. Após a emissão da Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada, iniciou os procedimentos para licenciamento das obras.

ESTUDOS DA NAVEGABILIDADE - PLATAFORMA MULTIMODAL DO PORTO DE LISBOA

Procedeu-se ao lançamento dos Concursos Públicos para a elaboração do Projeto de Execução e do Estudo de Impacte Ambiental do projeto da Navegabilidade do estuário do Tejo até Castanheira do Ribatejo, bem como, à análise das propostas recebidas e acompanhamento do processo até às respetivas adjudicações.

PROJETO DE EXECUÇÃO PARA A NAVEGABILIDADE DO ESTUÁRIO DO TEJO ATÉ CASTANHEIRA DO RIBATEJO

Foi designada uma comissão técnica de acompanhamento e iniciou-se a gestão do contrato.



Foi feita a adjudicação da prestação de Serviços para a Elaboração do Projeto de Execução. Adjudicação da Prestação de Serviços para a Elaboração do Estudo de Impacte Ambiental do projeto “Navegabilidade do estuário do Tejo até Castanheira do Ribatejo” e assessoria ao processo de Avaliação de Impacte Ambiental.

PROJETO DE EXECUÇÃO DA NOVA PORTARIA ORIENTAL DO PORTO DE LISBOA

Projeto de reordenamento e segregação do tráfego na zona portuária oriental, com a criação de uma nova portaria, controlo de acessos e estabelecimento de corredor de reserva portuária na zona adjacente à muralha norte da Doca do Poço do Bispo.

Este Projeto, contratado no final do ano de 2020, teve o seu desenvolvimento concluído no final de 2021, encontrando-se na fase de aprovação formal para o sequente desenvolvimento do procedimento de contratação pública da empreitada.

ON-SHORE POWER SUPPLY (OPS)

O Estudo Técnico-Económico para implementação de soluções de abastecimento de energia Shore-to-Ship a implementar nos Terminais da Zona Oriental e do Terminal de Cruzeiros do Porto de Lisboa foi concluído, aguardando-se pelas conclusões do Estudo de Viabilidade Económico-Financeira entretanto em adjudicado.

Adjudicação da prestação de serviços de Assessoria económico-financeira ao processo de concessão do fornecimento de energia elétrica (Onshore Power Supply - OPS) aos navios atracados nos terminais da margem norte do Porto de Lisboa e acompanhamento dos trabalhos.

PLANO ESTRATÉGICO COMUM DOS PORTOS DE LISBOA E SETÚBAL

Procedeu-se à formação da equipa, estabelecimento de cronograma de trabalhos e lançamento do projeto. Discutiram-se os Eixos e Objetivos Estratégicos em reunião de dirigentes das duas Autoridades Portuárias. Procedeu-se a consulta às diversas Unidades Orgânicas e iniciou-se o trabalho de compilação de contributos.

MARINA DO JAMOR

Acompanhamento do procedimento de AIA do projeto da Marina do Jamor, de que a APL é promotora, tendo o projeto obtido a desconformidade do EIA e o procedimento foi encerrado. Iniciou-se a elaboração de um novo Estudo de Impacte Ambiental tendo em vista à instrução de novo procedimento de AIA.



Aguarda-se a resolução de processos judiciais relativos ao Plano de Pormenor da Margem Direita do Rio Jamor para desenvolvimentos futuros.

EMPREITADA DE REMODELAÇÃO DA ILUMINAÇÃO PÚBLICA DA DOCA DE SANTO AMARO

A realização desta empreitada enquadrou-se na política de melhoria da performance ambiental das instalações da APL, no domínio da racionalização do consumo de energia elétrica, tendo-se procedido à remodelação de todo o sistema convencional de iluminação, substituindo-o por um sistema de iluminação LED.

PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO

Iniciou-se o estudo de soluções para a compatibilização de infraestruturas de apoio à náutica de recreio e estacionamento de barcas no interior da Doca.

PROJETO EUROPEU CEF 2014- REORDENAMENTO DA PLATAFORMA MULTIMODAL DO PORTO DE LISBOA - VIA LISBOA

A 31 de Março de 2021 deu-se por concluído o Projeto de acordo com o Acordo de subvenção (Grant Agreement) em vigor. A 31 de Maio de 2021 foi enviado e aprovado o Relatório Final pela CINEA/EU com um saldo final de 580.733 EUR transferido para a APL. O valor total das despesas elegíveis deste projeto foi de 2.743.916,28 € tendo-lhe sido atribuído uma comparticipação europeia no valor de 1.371.958,14 €.

SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

No âmbito do Sistema de Informação Geográfica (SIG), em 2021, a APL continuou a desenvolver o seu Geoportal interno, mantendo a introdução e atualização da informação e adicionando-lhe novas funcionalidades que visam facilitar a sua consulta.

Realçam-se alguns dos conteúdos adicionados e atividades desenvolvidas:

- Disponibilização das ocupações dominiais em todos os concelhos em área de Jurisdição da APL;
- Disponibilização de todos os PDM dos municípios envolventes ao Porto de Lisboa;
- Realização de ações internas de divulgação do Geoportal;
- Iniciado o projeto-piloto para introdução dos projetos de todos os edifícios da APL;
- Migração da base de dados Oracle 12c para 18c.



TOPOGRAFIA E CARTOGRAFIA

Foram executados mais de 70 levantamentos topográficos e realizadas diversas plantas de apoio à tomada de decisão nos âmbitos jurídico, de projetos e obras e para atribuição de licenças de utilização privativa de parcelas do domínio público afetas à APL.

Destacam-se alguns trabalhos realizados neste âmbito:

- Planta do novo contrato de LISCONT (planta publicada no Decreto-Lei nº117/2021 de 16 de dezembro);
- Plantas com a proposta gráfica da APL para a gestão das Praias no Município de Oeiras, no âmbito da transferência de competência ao abrigo do Decreto-Lei 97/2018 de 27 de novembro;
- Identificação e georreferenciação das infraestruturas portuárias no estuário do Tejo;

OUTROS ESTUDOS E PROJETOS

- Caracterização de sedimentos - Conclusão da prestação de Serviços para a "Caracterização de sedimentos no estuário do Tejo, em zonas sujeitas a dragagens de manutenção promovidas pela APL, S.A.- 2019".
- Portal - Foram atualizados diversos conteúdos no Portal da APL e preparados conteúdos para a intranet (MY APL).
- Compromisso Lisboa Capital Verde 2020 - Continuação do desenvolvimento de ações no âmbito do Compromisso Lisboa Capital Verde 2020 e monitorização dos níveis de cumprimento.
- Ciclovía - Continuação do acompanhamento da gestão da ciclovía.

CANDIDATURAS E FINANCIAMENTOS EXTERNOS

- Candidatura ao "2020 CEF Transport MAP – REFLOW call"

Elaboração e submissão de Candidatura ao "2020 CEF Transport MAP – REFLOW call" - Navegabilidade do Estuário do Tejo até Castanheira do Ribatejo (estudos).

- Candidatura ao World Monuments Watch 2022

Elaboração e preparação da candidatura "Gare Marítima de Alcântara and Gare Marítima da Rocha Conde de Óbidos - ALMADA NEGREIROS mural paintings" ao World Monuments Watch 2022.



ACOMPANHAMENTO DA ELABORAÇÃO DE IGT E PARECERES SOBRE PROPOSTAS DE CONDICIONANTES E OUTROS PLANOS MUNICIPAIS

- Plano Diretor Municipal de Almada. Revisão

Representação na Comissão Consultiva do RPDMA e emissão de parecer desfavorável á proposta de RPDMA.
- Plano Diretor Municipal de Loures. Alteração

Emissão de parecer em sede de Consulta Pública.
- Plano Diretor Municipal de Vila Franca de Xira. Revisão

Emissão de parecer em sede de Avaliação Ambiental Estratégica, sobre o Relatório de Fatores Críticos para a Decisão.
- Disponibilização de informação no âmbito da alteração do Plano Diretor Municipal do Seixal.
- Emissão de parecer sobre a Classificação da Rampa do Estaleiro do Porto Brandão, como imóvel de interesse municipal.
- Emissão de parecer sobre os Planos Municipais de Adaptação às Alterações Climáticas de Loures e de Lisboa.

PARTICIPAÇÃO EM PROJETOS EXTERNOS

- PORT XXI

Participação, como utilizador final, no Projeto PORT XXI da responsabilidade do consórcio liderado INESC-TEC como coordenador e prime contractor e constituído pelos seguintes parceiros PORTOS DOS AÇORES S.A., AIR CENTREMONIPORT, AMBERJACK SOLUTIONS e INOVA+, com a colaboração de THE CLIMATE IMPACT LLC. financiado pela ESA.

O projeto teve como objetivo a demonstração da viabilidade de utilização de tecnologias de deteção remota à monitorização ambiental nos portos.

A APL procedeu à identificação de necessidades no Porto de Lisboa e acompanhamento dos trabalhos.
- A new molecular detection approach to identify invasive and exotic species in ballast and coastal water



Apoio à candidatura ao Aviso #2 - Desenvolvimento de Negócios, Inovação e PMEs do Programa Crescimento Azul, liderada pela Bio Bureau Biotechnology LDA., com o objetivo de desenvolvimento de um kit molecular, com base em análise de ADN, para deteção a bordo de espécies exóticas / potencialmente invasoras nas águas de lastro de modo a verificar o cumprimento do standard D2 da Convenção de Gestão de Águas de Lastro da Organização Marítima Internacional.

PARTICIPAÇÕES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

A APL esteve representada em reuniões dos seguintes grupos de trabalho: Corredor Atlântico, do Plano de Ação da Estratégia da EU para o Atlântico – Pilar 1, Comité de Desenvolvimento Sustentável e Rede de Crescimento Azul da ESPO (European Sea Ports Organization), SGI Portugal e SGI Europe.

A APL esteve, também, presente em reuniões no âmbito do Grupo de Trabalho Interministerial para a Mobilidade Militar, na qualidade de entidade gestora de infraestruturas com potencial de duplo uso civil e militar.

PREPARAÇÃO DE INFORMAÇÃO PARA A TUTELA E OUTRAS ENTIDADES

Preparação de informação diversa, para a tutela e outras entidades externas, de que se destaca:

- Recolha de dados para efeitos estatísticos e de observação do mercado marítimo-portuário solicitados pela AMT;
- Análise da Proposta de revisão do Regulamento RTE-T relativo às orientações da União Europeia para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes;
- Preparação de Lista de Projetos no âmbito do PNI2030, PRR e CEF2;
- Preparação da Lista de Projetos – CEF2 Mobilidade Militar: project pipeline;
- Inquérito comunitário à inovação 2020, para o INE;
- Análise e emissão de pareceres sobre a proposta de pacote legislativo europeu Objetivo 55, para o IMT;
- Análise e emissão de pareceres sobre a proposta Regulamento relativo à Criação de uma Infraestrutura para Combustíveis Alternativos, para o IMT;
- Análise e emissão de parecer sobre a proposta de diploma relativo à Organização do Sistema Elétrico Nacional, para a tutela.



OUTRAS ATIVIDADES

- A realização da **exposição “Construção Naval - Arte como ofício de vida”** – No âmbito do Dia Internacional dos Arquivos 2021, o CDA promoveu a realização de uma exposição do fotógrafo José Manuel Arsénio, subordinada ao tema: “Construção Naval - Arte como ofício de vida”, constituída por 18 fotografias a preto e branco e um filme que retratam momentos do ofício da construção e reparação naval na vila piscatória de Sesimbra. A exposição esteve patente no espaço do Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra, localizado no Barreiro, nos meses de junho e julho de 2021;
- o desenvolvimento de um visita virtual ao Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra – Mais uma vez, a APL associou-se às Jornadas Europeias do Património 2021, iniciativa da Direção-Geral do Património Cultural, através de várias atividades, com destaque para o desenvolvimento de uma visita virtual ao Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra, em colaboração com a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS), com o objetivo de dar a conhecer o espaço do Arquivo localizado na Baía do Tejo, no Barreiro, bem como a documentação por ele disponibilizada, através de computador ou dispositivo móvel;
- a digitalização das listas de passageiros - O Centro de Documentação e Arquivo tem à sua guarda documentação de grande interesse histórico, cuja preservação e inventariação é uma prioridade. Como tal, o CDA deu início ao projeto de digitalização e tratamento das listas de passageiros que passaram pelo porto de Lisboa entre 1955 e 1981, de modo a assegurar a sua preservação, conservação e acesso, tanto por investigadores que tal necessitem, como para mera fruição de qualquer interessado. Foram digitalizadas e inventariadas as listas de passageiros entre os anos de 1955 e 1962, esperando-se a conclusão deste projeto em 2022.

COVID 19

NAVIOS E MERCADORIAS

Em termos genéricos, e na totalidade do movimento de mercadorias podemos afirmar que todo o mercado do Shipping e da movimentação de mercadorias terá sido de alguma forma afetado pela situação de pandemia e pelas alterações introduzidas nos processos logísticos, rotas e disponibilidade de navios, disponibilidade de contentores e aumento dos fretes e das matérias-primas. No entanto, no caso do porto de Lisboa, as quebras da movimentação de mercadorias nos últimos anos foram fortemente influenciadas pela instabilidade laboral, o que torna muito



difícil a aferição do impacto efetivo da pandemia no movimento verificado no porto, com exceção de alguns segmentos muito específicos como o mercado dos granéis líquidos, que foi afetado pela redução do mercado das bancas (abastecimento de navios), e do mercado interno. A quebra do consumo decorrente da conjuntura de pandemia terá também afetado o movimento de granéis sólidos, não sendo, no entanto, possível avaliar o impacto isolado de ambos os fatores referidos.

GESTÃO DE OPERAÇÕES DE DESCARGA DE RESÍDUOS DE NAVIOS

Num contexto de pandemia COVID-19 e com navios atracados em porto com casos de COVID-19 a bordo, o operador de gestão de resíduos BLUEOTER deu continuidade aos procedimentos de desinfecção dos meios portuários de receção de resíduos de navios, no momento da sua mobilização para a viatura e retirada do cais, para transporte a destino final adequado. Esta decisão enquadrou-se no seu plano de contingência como uma medida preventiva para a salvaguarda dos seus colaboradores internos, nomeadamente dos motoristas diretamente em contacto com os contentores e dos funcionários afetos às estações de triagem dos resíduos transportados. Baseou-se ainda num sentido de responsabilidade alargada à sociedade em geral, no sentido de reduzir o risco associado à propagação da COVID 19. Os operadores de resíduos, EGEO PRESSÃO e RESICORREIA, também adotaram procedimentos de adição direta de desinfetantes às cisternas que transportam as águas residuais descarregadas pelos navios, antes da descarga na estação de tratamento de águas residuais.

Considerando o contexto de pandemia e de modo a adequar os procedimentos de gestão de resíduos de navios com a nova realidade foi necessário estabelecer novos procedimentos de comunicação com entidades como a Sanidade de Lisboa e a Alfandega Marítima de Lisboa.

GESTÃO DE PESSOAL

Num segundo ano de combate à pandemia provocada pela COVID-19, a APL, S.A. manteve a adoção de boas práticas comportamentais e de prevenção por parte de todos os seus colaboradores afixando cartazes em locais visíveis, disponibilizando desinfetante para as mãos e reforçando a limpeza das instalações.

Paralelamente, e visando despistar eventuais casos de infeções dos/as trabalhadores/as, foi definida uma política de realização de testes de antigénio à COVID-19, com frequência semanal no edifício VTS, dada a especificidade das funções de carácter eminentemente operacionais, e com periodicidade mensal para os/as demais trabalhadores/as da empresa.

Nas situações em que a natureza das funções o permitiu foi adotado o regime de teletrabalho, quando legalmente decretado, não se registando alteração no número de pessoas ao serviço decorrente da pandemia. Neste ponto foi fundamental o recurso às tecnologias de informação

que permitiram desenvolver todo o trabalho de forma eficiente e de acordo com os processos de organização do trabalho definidos.



5. ÁREAS DE NEGÓCIO

- 5.1. Movimento de Navios
- 5.2. Carga movimentada
- 5.3. Cruzeiros
- 5.4. Náutica de Recreio e Marítimo-Turística
- 5.5. Usos Dominiais
- 5.6. Fornecimento de água a navios



5.1. Movimento de Navios¹

A atividade portuária do porto de Lisboa em 2021, registou alguma recuperação embora ainda sejam visíveis os efeitos da greve dos estivadores, declarada em meados de fevereiro de 2020, que levou à saída do porto de diversas linhas regulares de contentores, aliada às alterações da oferta de navios e de contentores a nível mundial resultantes do contexto pandémico nos portos na Ásia, bem com o das restrições ao nível da atividade de cruzeiros. Estes fatores continuaram assim a refletir-se na movimentação portuária (navios, passageiros e carga), tendo escalado o Porto de Lisboa 1.679 navios; comparativamente a 2020 assinalem-se mais 18 entradas, representando um aumento de +1,1%.

Tal facto ficou a dever-se, essencialmente, ao aumento verificado no número de navios de passageiros (+42), sendo, no entanto, de assinalar o efeito óbvio dos constrangimentos já referenciados na movimentação dos navios de carga (-60 entradas).

Quanto à tonelage bruta dos navios entrados (GT), apuraram-se pouco mais de 23,2 milhões de toneladas, representando um acréscimo de +8,7% comparativamente a 2020, em linha com o aumento verificado no número de escalas.

Nos quadros seguintes detalha-se a informação relativa ao número e tipo de navios entrados no Porto de Lisboa, em 2020 e 2021, a respetiva tonelage bruta, bem como as variações observadas.

			Variação	
	2020	2021	Abs.	%
Navios Entrados (n.º de escalas)	1 661	1 679	18	1,1%
Carga	1 524	1 464	-60	-3,9%
Passageiros (*)	49	91	42	85,7%
Outros navios	88	124	36	40,9%
Tonelage Bruta	21 352 655	23 211 206	1 858 551	8,7%

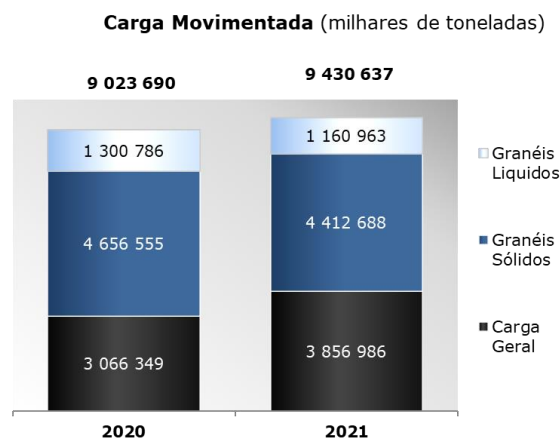
NOTA: Pode incluir navios de passageiros que não são de cruzeiro, nomeadamente navios-escola e navios em escala técnica.

¹ Os dados apresentados referentes a 2021 são provisórios, consequência da mudança de sistema (JUP->JUL) e da impossibilidade de apresentação de Estatísticas consolidadas à data de elaboração deste relatório.



5.2. Carga movimentada²

O tráfego de carga no Porto de Lisboa apresentou igualmente uma variação global positiva, de +4,5%, traduzindo-se num aumento na ordem das 407 mil toneladas movimentadas, em comparação com o ano de 2020. A carga contentorizada foi claramente o segmento que mais recuperou face ao ano anterior.



Fazendo uma breve análise a cada um dos subsegmentos, verificou-se que:

- a carga geral, registou um aumento significativo de +25,8%, correspondendo a cerca de mais 800 mil toneladas, em linha com o crescimento verificado na movimentação de carga contentorizada (+24,7%). Este tipo de carga, com perto de 3,7 milhões de toneladas movimentadas, representou cerca de 95,7% do total apurado na carga geral.

Quanto aos restantes subgrupos da carga geral:

- Na carga ro-ro, em 2021 não ocorreu qualquer movimentação deste tipo de carga, sendo de referir que atualmente a sua movimentação no porto de Lisboa é muito residual.
- No que diz respeito à carga fracionada, tráfego também muito pouco expressivo no porto de Lisboa, assinala-se em 2021 um aumento percentual de +56,9% (correspondendo a cerca de mais 60 mil toneladas), comparativamente às quantidades movimentadas em 2020.
- No que se refere à carga contentorizada, tráfego que assume especial relevância para a região de Lisboa, verificou-se um aumento ligeiramente superior a 731 mil toneladas (+24,7%) e correspondendo a cerca de mais 68.000 TEU movimentados, comparativamente a 2020.
- Os granéis líquidos, evidenciam uma diminuição de -10,7% comparativamente a 2020, como consequência direta dos decréscimos verificados na movimentação dos produtos refinados do petróleo (gasolina, gasóleo e fuelóleo), claramente a maior parcela da movimentação deste tipo de carga e apesar dos aumentos quase generalizados nos restantes produtos; gases liquefeitos (propano e butano), biodiesel, óleos vegetais e amoníaco.

² Os dados apresentados referentes a 2021 são provisórios, consequência da mudança de sistema (JUP->JUL) e da impossibilidade de apresentação de Estatísticas consolidadas à data de elaboração deste relatório



Refira-se ainda que os produtos refinados do petróleo representaram 63% do peso total movimentado neste segmento de carga.

- No que toca ao segmento dos granéis sólidos, assinala-se uma diminuição ligeira, na ordem das 244 mil toneladas (-5,2%), quando comparado com o movimento verificado em 2020. De salientar que em 2021, o porto de Lisboa mantém a liderança Nacional na movimentação deste tipo de carga, como também na movimentação de produtos agroalimentares (nele incluídos).

Destaque-se o aumento na movimentação de produtos agroalimentares, (+4,4%, correspondendo a cerca de mais 148 mil toneladas) cujo peso relativo representou, em 2021, 79,5% do total movimentado neste estratégico segmento de carga; Negativamente e pelo peso relativo que representam no total movimentado, registem-se as diminuições na movimentação de sucata de ferro (-94,8%, correspondendo a cerca de menos 214 mil toneladas movimentadas) e de cimento / clínquer (-35,4%, correspondendo a menos cerca de 240 mil toneladas).

	2020			2021			Variação Total 2020/2021	
	Carga	Descarga	TOTAL	Carga	Descarga	TOTAL	Abs.	%
ARGA TOTAL (toneladas)	3 332 526	5 691 164	9 023 690	3 729 804	5 700 833	9 430 637	406 947	4,5%
Carga Geral	2 010 117	1 056 232	3 066 349	2 541 497	1 315 489	3 856 986	790 637	25,8%
Contentorizada (*)	1 920 703	1 039 559	2 960 262	2 427 118	1 264 556	3 691 674	731 412	24,7%
Roll-on / Roll-off	576	160	735	0	0	0	-735	-100,0%
Fracionada	88 838	16 513	105 351	114 379	50 932	165 312	59 960	56,9%
Granéis Sólidos	1 160 294	3 496 261	4 656 555	1 037 872	3 374 816	4 412 688	-243 867	-5,2%
Cereais, forragens e oleaginosas	105 757	3 047 143	3 152 899	151 209	3 199 615	3 350 824	197 925	6,3%
Minérios	5 210	4 484	9 694	0	0	0	-9 694	-100,0%
Cimento/Clinquer	674 062	0	674 062	435 584	0	435 584	-238 478	-35,4%
Outros	375 266	444 634	819 900	451 079	175 201	626 280	-193 620	-23,6%
Granéis Líquidos	162 115	1 138 671	1 300 786	150 435	1 010 528	1 160 963	-139 823	-10,7%
Produtos refinados	40 290	900 971	941 261	11 009	720 191	731 200	-210 061	-22,3%
Gases Liquefeitos	0	22 987	22 987	69	31 871	31 940	8 953	38,9%
Outros	121 826	214 713	336 538	139 357	258 466	397 823	61 285	18,2%

(*) Incluídas taras dos contentores

Da análise do quadro anterior, constata-se que, em 2021, apenas a carga geral apresentou variação positiva, com o tráfego de granéis a apresentar variações negativas.



No que diz respeito ao tráfego fluvial de mercadorias (carga não manifestada), assinala-se um forte crescimento comparativamente a 2020. Com efeito, movimentaram-se mais cerca de 70,5 mil toneladas (+48,6%) de mercadorias por via fluvial, comparativamente ao período homólogo.

	2020	2021	Variação
Carga fluvial	144 744	215 091	48,6%

5.3. Cruzeiros

PASSAGEIROS E ESCALAS

Após mais de um ano sem escalas comerciais de navios de cruzeiro, e da atividade de cruzeiros ter sido autorizada nos portos do território nacional continental a partir do dia 17 de maio de 2021, no dia 26 de julho de 2021 um novo capítulo começou a ser escrito no que toca à atividade de cruzeiros do Porto de Lisboa com a chegada do World Navigator, o primeiro navio de cruzeiros em escala comercial na era COVID-19.

No total, durante o ano de 2021 o porto de Lisboa registou 97 escalas de navios de cruzeiro, das quais 57 em trânsito, 27 em turnaround e 13 em interporting, e 115 984 passageiros, sendo 21.273 em turnaround e 94.711 em trânsito, o que correspondeu a 31% em termos de escalas e 18% ao nível dos passageiros, face às previsões iniciais para 2021.

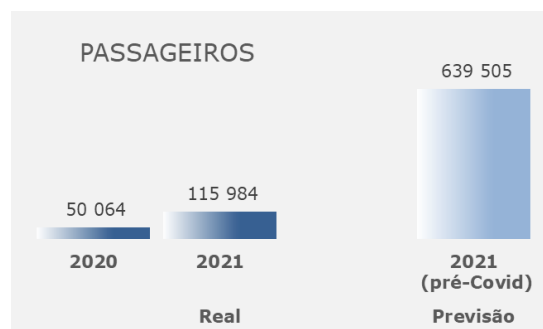
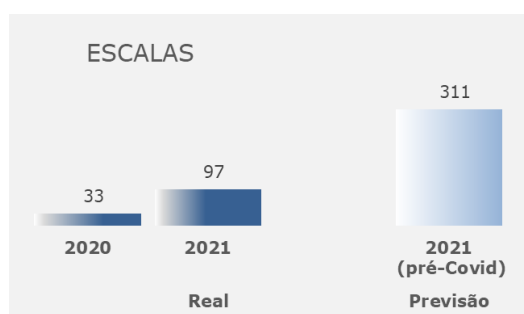
Comparativamente com 2020, ano em que a atividade de cruzeiros esteve suspensa a partir do dia 14 de março, registam-se em 2021 mais 64 escalas e 65 920 passageiros.

	Real		Previsão		Variação		
	2020 (1)	2021 (2)	2021 (pré-Covid) (3)	2021 (em 10/08/2020) (4)	(2) - (1)	(2) - (3)	(4) - (2)
PASSAGEIROS	50 064	115 984	639 505	140 000	132%	-82%	-17%
Turaround	1 787	21 273	89 956	20 000	1090%	-76%	6%
Embarcados	149	9 658	44 528	10 000	6382%	-78%	-3%
Desembarcados	1 638	11 615	45 428	10 000	609%	-74%	16%
Transito	48 277	94 711	549 549	120 000	96%	-83%	-21%
ESCALAS	33	97	311	150	194%	-69%	-35%
Transito	31	57	209		84%	-73%	
Turnaround	2	27	76		1250%	-64%	
Interporting	0	13	26		-	-50%	

NOTA:

N.º de navios entrados no porto e passageiros movimentados considerando a ETD.

Não inclui escalas técnicas e outros navios de passageiros



Para o regresso da atividade de cruzeiros ao Porto de Lisboa, a APL elaborou, em articulação com a LCP- Lisbon Cruise Port, um Protocolo de Segurança e Higiene juntamente com a Autoridade de Saúde, que assegura todas as condições para a retoma da operacionalidade integral do Porto de Lisboa em condições máximas de segurança, e que funciona em plena articulação com os protocolos das companhias e de todas as entidades que intervêm na operação do navio.

O Protocolo de Segurança e Higiene implementado pelos operadores de Cruzeiros, integra um conjunto de procedimentos que incidem, na sua essência, sobre os seguintes temas:

- Protocolos de triagem pré-embarque e a bordo que passa por testar todos os passageiros e tripulantes antes de iniciarem viagem, durante o cruzeiro e/ou antes do desembarque, e sempre que houver alguma suspeita a bordo, e por verificar diariamente a temperatura e rastrear os sintomas;
- Distanciamento social que, entre outras medidas significa reduzir substancialmente a capacidade de passageiros a bordo. De que referir que a média da taxa de ocupação dos navios que escalaram o Porto de Lisboa durante o ano 2021 situou-se nos 54%.
- Reforço das medidas de saneamento nomeadamente dos protocolos de limpeza;
- Reforço dos recursos médicos a bordo com a modernização dos centros médicos e reforço da equipa médica;
- Excursões em sistema de bolha, ou seja, apenas autorizam a saída a terra a passageiros e tripulantes que saiam numa excursão organizada e/ou controlada pelo navio.

A par dos protocolos, a distinção do Terminal de Cruzeiros de Lisboa com o selo "Clean and Safe 2021", também proporcionou confiança e segurança aos navios, passageiros e tripulantes de cruzeiro.



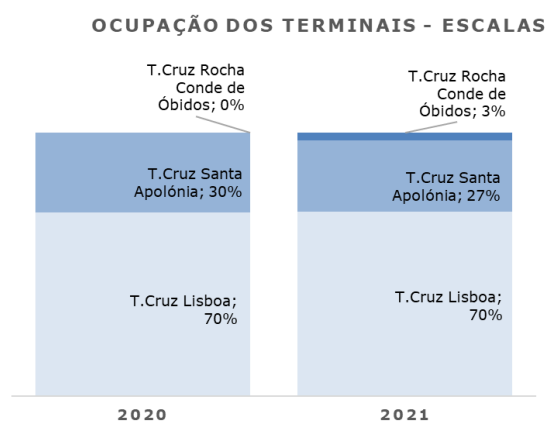
OCUPAÇÃO DOS TERMINAIS

No que diz respeito à ocupação dos terminais de cruzeiro, as 97 escalas realizadas no Porto de Lisboa foram distribuídas, pelos diferentes terminais, da seguinte forma:

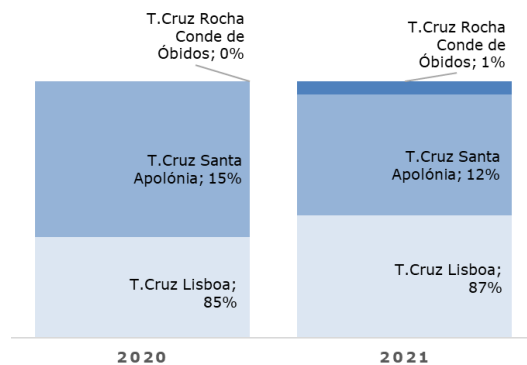
- o Terminal de Cruzeiros de Lisboa (TCL) foi o que registou o maior número de escalas - 68 (das quais 40 em trânsito, 15 em turnaround e 13 em interporting);
- já o Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia registou 26 escalas (16 em trânsito e 10 em turnaround);
- o Terminal de Cruzeiros da Rocha Conde de Óbidos registou 3 escalas (2 em turnaround e 1 em trânsito).

Relativamente à distribuição de passageiros por terminal, o TCL contabilizou o maior número de turistas - 100.783 - (18.710 em turnaround e 82.073 em trânsito). Já os Terminais de Santa Apolónia e da Rocha Conde de Óbidos registaram 13.678 e 1.523 passageiros, respetivamente.

	2020	2021
ESCALAS	33	97
T.Cruz Lisboa	23	68
T.Cruz Santa Apolónia	10	26
T.Cruz Rocha Conde de Óbidos	0	3
PASSAGEIROS	50 064	115 984
T.Cruz Lisboa	42 440	100 783
T.Cruz Santa Apolónia	7 624	13 678
T.Cruz Rocha Conde de Óbidos	0	1 523

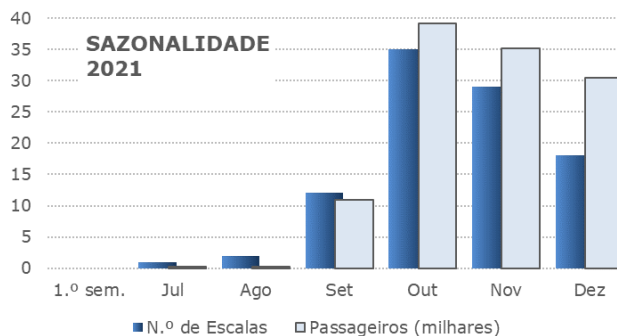


OCUPAÇÃO DOS TERMINAIS - PASSAGEIROS



SAZONALIDADE

Quanto à sazonalidade deste segmento de atividade, que se resumiu ao segundo semestre, à semelhança do que se verificava antes da Covid-19, o mês de outubro foi o que apresentou o maior fluxo de navios e de passageiros de cruzeiro, 35 escalas e 39 184 passageiros.



NACIONALIDADE

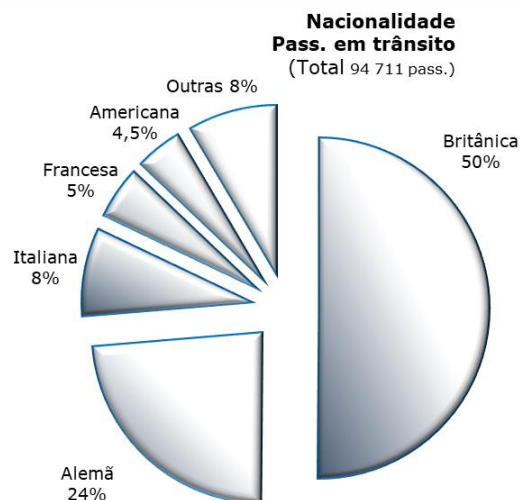
No que diz respeito à proveniência dos passageiros, a Europa continuou a ser o principal mercado emissor dos passageiros que visitaram Lisboa em 2021.

- Em trânsito

Os ingleses continuam a ser os turistas predominantes neste mercado o que se justifica pelo facto do operador ingleses *P&O Cruises* ter sido o que realizou mais escalas ao Porto de Lisboa

A 2ª posição continua a pertencer ao mercado alemão em virtude do operador alemão *Aida Cruises* ter sido o segundo principal operador em Lisboa.

O mercado italiano passa a ocupar a terceira posição, o francês sobe para o quarto lugar e o norte-americano desce para a quinta posição.

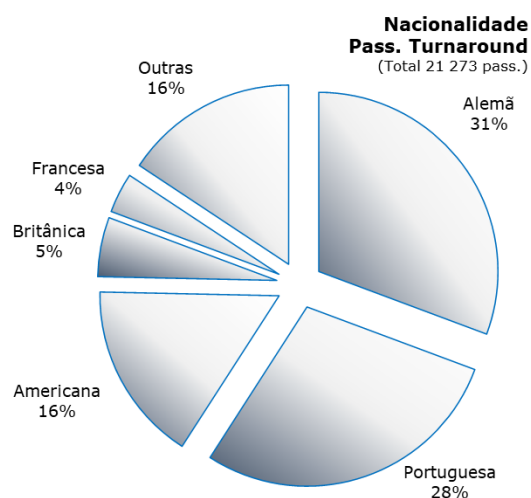




- Em turnaround

No que diz respeito ao segmento de turnaround, a liderança passa a pertencer ao mercado alemão o que se justifica pela grande operação do navio AIDAnova terminou o cruzeiro em Lisboa e consequentemente o desembarque de todos os passageiros, na sua maioria alemães.

O mercado português, com 6 048 passageiros, mantém o 2º lugar, o que se explica pelas escalas em *interporting*, da *Costa Cruises* e da *MSC Cruises*, o que contribuiu para uma maior oferta do turismo de cruzeiros a partir de Portugal.



5.4. Náutica de Recreio e Atividade Marítimo-Turística

NÁUTICA DE RECREIO

Em 2021, a Marina de Lisboa recebeu nas suas quatro docas de recreio 1 399 embarcações, das quais 1 024 têm bandeira portuguesa e 375 bandeira estrangeira. Comparativamente com o ano de 2020, observa-se já uma tendência favorável de crescimento (+13,5%), embora ainda num contexto de pandemia de COVID-19, razão pela qual ainda não foi possível atingir números similares ao período anterior do início dessa.

Contudo, relativamente à Taxa Média de Ocupação Anual (TMOA), registou-se 82,80%, a que corresponde uma quebra de 1,7 pontos percentuais (-2%) quando comparado com o ano transato.

Esta quebra da TMOA nas quatro docas de recreio justifica-se pelas consequências da pandemia provocada pela COVID-19 que tem efeitos sobretudo no número de embarcações estrangeiras de visita (embora se assista a um aumento, em 2021), devido aos períodos de confinamento generalizado e à circulação limitada, não só em Portugal como no resto do mundo. A redução deve-se também ao facto de a capacidade disponível nas docas estar bastante limitada, levando a que se assista a uma baixa rotatividade.

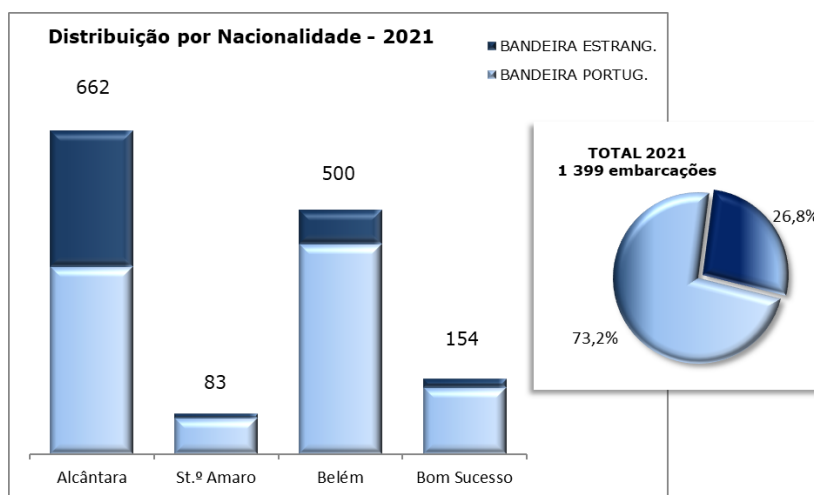


N.º de EMBARCAÇÕES		2020	2021	Variação	
				Abs.	%
BANDEIRA / Doca	TOT.	1 233	1 399	166	13,5%
	Portuguesa	959	1 024	65	6,8%
	Estrangeira	274	375	101	36,9%
Alcântara	TOT.	498	662	164	32,9%
	Portuguesa	313	384	71	22,7%
	Estrangeira	185	278	93	50,3%
Sto Amaro	TOT.	76	83	7	9,2%
	Portuguesa	65	74	9	13,8%
	Estrangeira	11	9	-2	-18,2%
Belém	TOT.	492	500	8	1,6%
	Portuguesa	432	430	-2	-0,5%
	Estrangeira	60	70	10	16,7%
Bom Sucesso	TOT.	167	154	-13	-7,8%
	Portuguesa	149	136	-13	-8,7%
	Estrangeira	18	18	0	0,0%

Taxa média de ocupação anual *	2020	2021	Variação (p.p.)
TOTAL	84,5%	82,8%	-1,7
Alcântara	90,8%	89,4%	-1,4
Sto Amaro	77,4%	76,9%	-0,5
Belém	87,1%	84,7%	-2,4
Bom Sucesso	82,7%	80,3%	-2,4

* (em função do tempo médio de permanência)

As embarcações estrangeiras que visitaram a Marina de Lisboa em 2021 (375) eram provenientes de 29 países. As embarcações de origem francesa destacaram-se de longe, com 93 embarcações. Seguiram-se em segundo e terceiro lugares as embarcações de bandeira belga e holandesa, com 58 e 50 embarcações respetivamente.



ATIVIDADE MARÍTIMO-TURÍSTICA

Relativamente à atividade de Marítimo-Turística, com o gradual aligeirar de algumas medidas de confinamento durante 2021, verificou-se uma evolução muito positiva. Não só foi superado o recorde do número de operadores licenciados (102) como também relativamente às embarcações registadas (182) foram atingidos números idênticos ao período anterior ao início da pandemia, demonstrando a retoma desta atividade com maior robustez e confiança.

Para estes números também contribuíram as medidas de apoio disponibilizadas pela Administração do Porto de Lisboa, as quais consistiram na isenção de quatro meses de estacionamento bem como no alargamento das tarifas de MT às docas e pontões que não estavam afetos à atividade.



De referir ainda que em 2021, 179 das embarcações registadas em MT, desenvolveram a modalidade B, a qual recai na vertente de serviços efetuados por táxis, aluguer de embarcações com ou sem tripulação, pesca turística e passeios e apenas 3 embarcações desenvolveram a modalidade A, na categoria de aluguer de motas de água e pequenas embarcações dispensadas de registo.

DOCAS	2020						2021					
	Alcântara	St.º Amaro	Belém	Bom Sucesso	ÁREA de JURISDIÇÃO *	TOTAL	Alcântara	St.º Amaro	Belém	Bom Sucesso	ÁREA de JURISDIÇÃO *	TOTAL
N.º OPERADORES	18	44	7	4	2	75	32	52	5	9	4	102
N.º EMBARCAÇÕES POR ATIVIDADE	34	77	18	14	3	146	49	99	11	20	3	182
1 Aluguer de motas de água e pequenas embarcações dispensadas de registo					3	3					3	3
2 Serviços efectuados por táxis, aluguer de embarcações com ou sem tripulação, pesca turística, passeios;	34	77	18	14		143	49	99	11	20		179

* (Instalações diversas embarque / desemb.)

PÓLO NÁUTICO DE BELÉM

O Pólo Náutico de Belém (PNB) é uma infraestrutura portuária de particular importância para o Porto de Lisboa, especialmente no apoio à manutenção, reparação e desenvolvimento da atividade náutica.

Este parque é munido por lugares de estacionamento para embarcações, permitindo exercer atividades complementares e acessórias à náutica de recreio, nomeadamente, estacionamento de embarcações a descoberto, parque de estacionamento das respetivas viaturas com reboque, limpezas e lavagens, serviços de manutenção e reparação de embarcações (lavagem, reparação de embarcações em madeira ou fibra de vidro, serviços de estofador, pintura, mecânica, eletrónica, etc.), e utilização da rampa varadouro existente na Doca de Belém.

Iniciaram-se ainda os procedimentos concursais para a reabilitação dos espaços envolventes ao PNB que incluem, não só a requalificação de toda a zona adjacente ao parque e de um escritório de apoio, como projeta ainda um novo percurso para o pórtico travelift, tornando mais segura a operação do equipamento e a circulação de pessoas nesta zona.



5.5. Usos Dominiais

No decurso do normal desenvolvimento das funções da área dominial, e sendo certo que toda a atividade foi fortemente condicionada pela pandemia de covid-19, o ano de 2021, embora com uma quebra de receita acentuada, manteve-se positivo, nomeadamente no que se refere ao interesse do público em trazer os seus negócios para a área de jurisdição desta Administração Portuária, originando assim a emissão de 29 novos títulos.

Note-se ainda que, neste ano, embora atípico e de dificuldades acrescidas, não ocorreu nenhuma entrega voluntária de parcela do domínio público hídrico.

Foram assim emitidos 15 novos títulos em parcelas que se encontravam devolutas, sendo 8 através de concurso público e 7 através de procedimento concursal por iniciativa de particular, incrementando-se a receita anual, aquando do fim das bonificações para obras, que habitualmente são de 90% durante esse período, em cerca de 1 milhão de euros.

Destaca-se, entre outros, a emissão de quatro contratos de concessão, dos quais se relevam as Fundações Champalimaud e Gulbenkian, com fim ao desenvolvimento de unidades de investigação e desenvolvimento, no âmbito da zona e do projeto em que se integram, o Ocean Campus.

Manifestando ainda interesse em manter os seus negócios na área de jurisdição da APL e regularizando os mesmos ao abrigo do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio, foram emitidos 14 novos títulos.

Ainda sobre a atribuição de títulos, destaca-se o facto de só existir, de momento, uma parcela disponível, relativamente à qual será lançado, em breve, concurso público com fim à sua atribuição.

Sobre a pandemia covid-19, importa referir que foram aplicadas medidas de mitigação relevantes para os clientes, contudo com impacto financeiro negativo nas contas da APL.

Com a aplicação de isenções de taxas de utilização privativa durante o período em que as diversas atividades estiveram impedidas de operar ou fortemente condicionadas, a APL deixou de faturar em 2021, por isenção e/ou emissão de notas de crédito, cerca de 2,9 milhões de euros, que acumulados com 2020 totalizaram cerca de 5,5 milhões de euros.



5.6. Fornecimento de água a navios

O serviço de fornecimento de água a navios é assegurado pela APL, desde 2016, em locais onde este não é prestado por terceiros – Terminal de Contentores de Santa Apolónia, Terminal Multiusos do Beato, Terminal de granéis Silopor Beato, Cais da Doca de Alcântara, Cais da Rocha, Cais de Alcântara e Cais da Doca de Pedrouços.

Em 2021, e à semelhança do ocorrido em 2020, a atividade de fornecimento de água a navios continuou a ser afetada pela pandemia COVID 19, embora com números menos impactantes. Assistiu-se a um crescimento consistente em todos os indicadores estatísticos, com especial destaque para o número de fornecimentos efetuados (aproximadamente, mais 90%, face a 2020).

No entanto, e tal como expectável, apesar deste regresso progressivo à normalidade, não se atingiram ainda resultados semelhantes aos obtidos em 2019.

Da análise do quadro, é possível constatar que em 2021 o número de fornecimentos de água ascendeu a 273, o que corresponde a um aumento de aproximadamente 90% em relação a 2020. Importa também salientar que a expressiva subida na percentagem de fornecimentos a navios de cruzeiro não traduz, por si só, a plena recuperação deste tipo de navios.

De facto, os 400% de aumento correspondem a 5 navios em 2021, face a 1 navio em 2020. O ainda reduzido número de abastecimentos neste segmento é justificado pela continuidade da interdição do desembarque e licenças para terra de passageiros e tripulações dos navios de cruzeiro nos portos nacionais no primeiro semestre do ano transato, sendo que a primeira escala comercial em Lisboa de um navio de cruzeiro aconteceu apenas em julho de 2021.

Já no que se refere à distribuição mensal dos fornecimentos, os meses de outubro e setembro, revelaram-se aqueles com maior fluxo registado (2 255 m³ e 1 347 m³, respetivamente). Já no que se refere ao número de navios, os meses de dezembro e agosto foram os mais dinâmicos nesta atividade com 26 e 21 navios abastecidos, respetivamente.

		2020	2021	Variação	
				Abs.	%
N.º de fornecimentos		144	273	129	90%
N.º de navios	TOT.	121	191	70	58%
	Carga	94	122	28	30%
	Guerra	12	27	15	125%
	Cruzeiro	1	5	4	400%
	Outros	14	37	23	164%
M³ fornecidos		6 728	10 851	4 123	61%
Carga		5 692	7 694	2 002	35%
Guerra		30	221	191	637%
Cruzeiro		449	1 664	1 215	271%
Outros		557	1 272	715	128%



6. RECURSOS HUMANOS

- 6.1. Emprego e Mobilidade de Pessoal
- 6.2. Prestação de Trabalho
- 6.3. Formação
- 6.4. Estágios
- 6.5. Ação Social
- 6.6. Segurança e Saúde no Trabalho



RECURSOS HUMANOS

Considerando os princípios de orientação estratégica globalmente definidos para o Setor Empresarial do Estado que visam a racionalização dos gastos operacionais, nomeadamente no que respeita aos gastos com pessoal, a APL, S.A. desenvolveu, em 2021, um conjunto de atividades estabelecidas com base no seguinte binómio:

- Gestão racional do efetivo, com adequação do quadro de pessoal às necessidades da organização, fomentando o recurso a soluções internas e/ou instrumentos de mobilidade de forma a colmatar as insuficiências funcionais diagnosticadas, salvaguardando a qualidade dos serviços prestados;
- Desenvolvimento de uma política de valorização pessoal e profissional, assente na atualização constante de competências e conhecimentos, em conformidade com os valores e princípios organizacionais instituídos.

Contudo, e ainda sob os efeitos da pandemia causada pela COVID-19, a realidade socio-laboral da empresa adaptou-se às exigências impostas pelas diretrizes governamentais, mantendo-se, sempre que aplicável, o regime de teletrabalho.

6.1. Emprego e Mobilidade do Pessoal

No final de 2021, o total de trabalhadores/as ao serviço era de 273, o que traduz uma diminuição (menos 14 elementos) face ao período homólogo de 2020, decréscimo esse justificado pelo efeito conjugado de 5 entradas (3 admissões, 1 regresso de Cedência e 1 regresso de Requisição) e 19 saídas (um falecimento, catorze aposentações/reformas, uma transferência, duas cessações de funções por iniciativa dos/as trabalhadores/as e uma requisição).

Também o efetivo médio registou, neste período, uma redução (menos 8 elementos).

No que respeita às médias etária e de antiguidade na empresa, estas mantiveram a tendência dos últimos anos, registando-se, assim, uma evolução a 31 de dezembro de 2021, para os 52,18 e 22,12 anos, respetivamente. Relativamente à distribuição por género, não se registaram alterações, pelo que o género masculino representa cerca de 67% do total de trabalhadores/as, enquanto o género feminino constitui cerca de 33% do total do efetivo.

Em 2021, termos jurídico-laborais o efetivo distribui-se, na sua maioria, por pessoal do quadro (cerca de 97%), dos quais 53% integram o universo de trabalhadores/as com contrato de trabalho em funções públicas, enquanto os restantes 47% de trabalhadores/as estão abrangidos/as pelo regime do contrato individual de trabalho.

No quadro seguinte ilustra-se, de forma mais detalhada, a composição e evolução anual do efetivo.



		2020	2021	Var.
Vínculos	Quadro	278	266	-12
	Relação de Emprego Público	154	141	-13
	Contrato Indiv. Trabalho	124	125	1
	Além Quadro	9	7	-2
	Mandato	5	4	-1
	Requisição / Acordo de Cedência	3	2	-1
	Contrato a Termo Certo	1	1	
Efetivo Total no final do período		287	273	-14
Efetivo Médio		287	279	-8
Gênero	Homens	193	183	-10
	Mulheres	94	90	-4

6.2. Prestação de Trabalho

Considerando os indicadores de referência sobre a prestação de trabalho, concretamente no que respeita aos valores registados nos anos 2020 e 2021, podemos constatar o seguinte:

- Diminuição do potencial de horas trabalháveis em cerca de 3,5% decorrente do gozo de um maior número dias de férias, conjugado com um aumento pouco significativo do número de dias úteis;
- Descida no número de horas de trabalho extraordinário realizadas;
- Decréscimo do total de horas de ausência (cerca de 9,1%) justificado pelo aumento das ausências por acidente de trabalho e por doença, em conjugação com a diminuição das ausências no âmbito da Parentalidade;
- Em suma, regista-se uma diminuição no total de horas efetivamente trabalhadas (cerca de 3,4%), decorrente do efeito conjugado dos pontos anteriormente identificados.

Prestação de trabalho		2020	2021	Var.
1. Potencial Máximo de trabalho	Horas	493 663	476 288	-17 375
2. Trabalho Extraordinário	Horas	3 064	2 702	-362
	Taxa	0,62%	0,57%	-0,05 p.p.
3. Absentismo	Horas	16 471	14 978	-1 493
	Taxa	3,34%	3,14%	-0,2 p.p.
Horas efetivamente trabalhadas (1+2-3)		480 256	464 012	-16 244

6.3. Formação

Tal como no ano anterior, o exercício de análise retrospectiva sobre a formação profissional contínua realizada em 2021, não pode deixar de enfatizar, de novo, os efeitos restritivos do combate à pandemia na execução de ações suportadas na modalidade presencial.



Por outro lado, após um segundo ano em plena crise de saúde pública, o balanço a extrair sobre a realidade experimentada em contexto laboral acentua a preponderância da aquisição e desenvolvimento de algumas competências particularmente críticas e de reconhecida transversalidade.

Na verdade, o cumprimento das medidas preventivas de contenção pandémica, com destaque, desde logo, para o distanciamento físico quando não o isolamento, veio, de algum modo, acelerar as tendências de transformação da prestação de trabalho que se vinham perfilando, repercutindo-se também, por consequência, nas qualificações requeridas.

Se a transição digital em curso colocava já novos desafios à capacitação de pessoas e organizações, a situação de contingência sanitária precipitou a necessidade de respostas individuais e coletivas imediatas: maior flexibilidade, adaptação à incerteza, intensificação do uso das tecnologias e ferramentas de informação e comunicação, resiliência e, sobretudo, aprendizagem permanente.

De todo o modo, do ponto de vista da expressão quantitativa, o volume anual de formação registado em 2021 suplantou consideravelmente, e apesar de tudo, o do ano transato em qualquer um dos indicadores de referência, seja no número total de ações, nos participantes ou nas horas de formação, conforme se ilustra no quadro comparativo:

FORMAÇÃO	2020			2021			Var.
	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	
N. Ações	23	31	54	38	24	62	8
Horas de formação	1 055	399	1 454	2 391	1 078	3 469	2 015
Homens	522	87	609	1 537	150	1 687	1 078
Mulheres	533	312	845	854	928	1 782	937
Participantes	108	50	158	576	37	613	455
Homens	57	6	63	341	9	350	287
Mulheres	51	44	95	235	28	263	168

Vale a pena relevar, no que respeita a formação específica de âmbito eminentemente portuário, a conclusão do 1.º módulo do Curso de Sobrevivência e Resgate no Mar, que se havia iniciado em 2019, em parceria com o ISN – Instituto de Socorros a Náufragos, o qual, entre pilotos, mestres, motoristas marítimos e marinheiros, contou um total agregado de 73 participantes diretamente envolvidos nas operações marítimas associadas à segurança e pilotagem.

Realce ainda, agora na modalidade *on-line*, para o conjunto alargado de ações formativas promovidas durante o 1.º semestre do ano sobre a implementação do projeto JUL – Janela Única Logística - compreendendo sessões de apresentação, testes práticos e esclarecimento de dúvidas, que sendo direcionadas, em primeira instância, para a comunidade portuária, comportou também sessões internas que envolveram 63 trabalhadores/as da APL, S.A.



Uma última nota de particular destaque, em sede da execução do Plano de Igualdade entre Mulheres e Homens de 2021, para a sessão temática de sensibilização levada a efeito através da plataforma *Teams*, especificamente dirigida ao pessoal com cargo de direção e chefia, a qual reuniu 21 titulares de diferentes unidades orgânicas da empresa.

6.4. Estágios

A situação epidemiológica que se continuou a atravessar durante o último ano e os ajustamentos ciclicamente ditados pela mesma no normal funcionamento da generalidade dos serviços, voltaram a condicionar o regular acolhimento de finalistas/licenciados/as ou de alunos/as do ensino técnico-profissional nesta conjuntura.

Note-se que, em regra, o principal propósito dos estágios, mormente quando de natureza curricular, consiste justamente na obtenção de uma experiência prática por via do contacto direto com as estruturas físicas das entidades de integração e do acompanhamento, ativo e participante, das atividades correntes, circunstâncias objetivamente prejudicadas por força da prevenção e controlo da COVID-19.

Assinala-se, ainda assim, a viabilização durante o mês de setembro de um estágio profissional de muito curta duração (3 semanas) de aluno da licenciatura em Gestão de Transportes e Logística, da Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, o qual pôde conhecer de perto o essencial das atribuições cometidas às Direções de Negócio Portuário e Logística e de Segurança, Pilotagem e Operação Portuária.

Na medida das disponibilidades funcionais dos seus serviços e em nome da responsabilidade social corporativa que nesta dimensão se procura materializar, a APL, S.A. continuará apostada em prosseguir uma política de colaboração e abertura, oferecendo aos/às candidatos/as a possibilidade de completarem o seu percurso escolar, em muitos casos, enquanto componente indispensável para a conclusão do ciclo de estudos e/ou para obtenção do respetivo grau académico.

6.5. Ação Social

À semelhança dos últimos anos, também em 2021 o universo de beneficiários/as inscritos/as no sistema de Obras Sociais e Culturais (OSC) da APL, S.A. registou um decréscimo, registando-se, no final do ano, um total de 1876 inscritos/as, o que representa uma redução de 0,8% face a 2020.

Esta variação decorre do efeito conjugado da movimentação dos/as beneficiários/as com um menor número de novas inscrições (resultantes do nascimento de filhos/as de



beneficiários/as ativos/as) face às anulações, suspensões e falecimentos dos titulares e/ou cessação do direito a este subsistema de acordo com o regulamento em vigor.

No entanto, no que respeita aos encargos suportados com o sistema de Saúde e Apoio Social, verifica-se uma inversão face aos anos anteriores, registando-se um acréscimo face a 2020, facto que resulta da combinação dos seguintes fatores:

- Aumento do valor pago a título de comparticipações de despesas médicas e medicamentosas a par de um ligeiro decréscimo no custo do seguro de saúde;
- Redução generalizada dos encargos relativos aos apoios sociais concedidos a título de Subsídios de Aleitação e Infância, Subsídio de Estudos, Colónias, Auxílio para Lar e Complemento de Pensão.

Saúde e Apoio Social	2020	2021	Var.
N.º de inscritos no sistema	1 891	1 876	-15
Encargos com o sistema (€)	398 760	402 568	3 808
Assist. Médica e Medicamentosa / Seguro Saúde	258 977	269 730	10 754
Apoio Social	139 783	132 838	-6 946
Capitação (€)	211	215	4

6.6. Segurança e Saúde no Trabalho

No segundo ano marcado pela pandemia originada pela COVID-19, que condicionou o trabalho desenvolvido no terreno, foi, contudo, possível continuar a implementar medidas para uma melhoria constante das condições de trabalho das pessoas integradas nas várias atividades profissionais.

Durante o ano de 2021, mantiveram-se as condições implementadas no ano anterior no que respeita ao combate da pandemia na APL, S.A., atualizando-se os procedimentos sempre de acordo com a evolução epidemiológica e respetivas diretrizes emanadas pela Direção Geral de Saúde. Com efeito, generalizou-se a utilização de dispensadores de gel desinfetante, restringiram-se as reuniões presenciais, promoveu-se o distanciamento físico possível nos diversos locais de trabalho, foram disponibilizados os EPI's adequados pelos/as trabalhadores/as operacionais e mantiveram-se as salas de isolamento devidamente apetrechadas, conforme definido no Plano de Contingência.

Paralelamente, e visando despistar eventuais casos de infeções dos/as trabalhadores/as, foi definida uma política de realização de testes de antigénio à COVID-19, com frequência semanal no edifício VTS, dada a especificidade das funções de carácter eminentemente operacionais, e com periodicidade mensal para os/as demais trabalhadores/as da empresa.



Nos poucos casos de registo de resultado positivo à COVID-19 em trabalhadores/as que se encontravam nas instalações, foram desenvolvidas todas as ações de limpeza e desinfeção dos respetivos espaços.

Ao longo de 2021, foi dada continuidade à implementação do Sistema de Gestão de Segurança no Trabalho, com a elaboração/atualização de documentos para a melhoria das condições de trabalho, dos quais se destaca a Avaliação de Riscos Profissionais onde se reúnem as auditorias aos postos de trabalho, a Política de SST, e sua revisão, e a análise da sinistralidade.

A informação e consulta aos/às trabalhadores/as foi efetivada, por um lado, com a disponibilização da informação sobre a análise dos acidentes de trabalho ocorridos durante o ano de 2021 e, por outro, com a auscultação dos/as trabalhadores/as sobre a perceção de cada um relativamente às condições de trabalho na empresa.

Não obstante todas as condicionantes, manteve-se o acompanhamento e coordenação de segurança das diferentes empreitadas realizadas no decorrer do ano.



7. PERSPETIVAS DE EVOLUÇÃO

7.1. Estratégia global

A estratégia global da APL assenta sobre a exploração das potencialidades do estuário do rio Tejo aos mais diversos níveis, nomeadamente:

- Para a localização de atividades portuárias ligadas à carga e aos passageiros, oferecendo condições de navegabilidade e segurança muito favoráveis;
- Para a implementação do transporte fluvial designadamente no segmento de contentores, que potencie uma transferência modal do modo rodoviário para o modo fluvial, permitindo reduzir substancialmente as emissões poluentes, o congestionamento, a sinistralidade da rodovia e conseqüentemente aumentar a qualidade de vida nas cidades e a sustentabilidade ambiental e económica da atividade portuária;
- Para a localização de atividades de ID&I ligadas à economia azul (do mar).
- Para a prática das atividades ligadas à náutica de recreio, ao desporto e ao turismo náutico, potenciadas com o clima e a envolvente da Cidade de Lisboa, da ponte sobre o Tejo, do Cristo Rei, que lhe conferem um enquadramento único a nível mundial.

No âmbito das intervenções que integram a “Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026” destacamos o aumento da eficiência do Terminal de Contentores de Alcântara que, em resultado da renegociação da sua concessão, deverá aumentar a capacidade de movimentação de contentores para cerca de 672 mil TEU/ano, obtido pela melhoria das condições operacionais proporcionadas quer pela introdução de modernos equipamentos de cais e de parque e dos meios de movimentação, quer pela modernização dos sistemas de tecnologias de informação para gestão e otimização dos contentores em parque

A modernização dos equipamentos de cais e de parque estima-se que permitirá uma redução da ordem dos 88% nas emissões de CO2 e um conseqüente impacto ao nível da melhoria da qualidade do ar, passando de um conjunto de equipamentos movidos 100% a diesel, para uma partição de alimentação de 95% a eletricidade e 5% a diesel, prevendo-se, apesar do aumento da capacidade, uma significativa melhoria dos efeitos ambientais mais localizados da operação do terminal, também nesta componente

Com a renegociação da concessão do terminal de Alcântara, pretendeu-se igualmente promover uma repartição modal para modos de transporte mais favoráveis ao ambiente em particular o transporte fluvial e o transporte ferroviário, em detrimento do transporte rodoviário.



Efetivamente, a necessidade de mitigar os efeitos nocivos do tráfego rodoviário na AML torna imperativo viabilizar soluções de transferência da carga rodoviária para a fluvial, as quais se traduzem em claros benefícios ambientais, sociais e económicos.

O Porto de Lisboa e os 11 municípios situados na zona da sua jurisdição, partilham e defendem este mesmo ponto de vista pelo que a necessidade de obviar esta pressão urbana é um importante fator para a adoção da solução fluvial.

Para além destes benefícios a comunidade portuária reconhece um elevado potencial de desenvolvimento no transporte fluvial, enquanto atividade em si mesma, quer no incremento das mercadorias e tipo de operações que atualmente já utilizam a via fluvial, quer na possibilidade de captação de novos tráfegos, cargas e mercados, dos quais se destaca o tráfego fluvial de contentores, a ocorrer entre terminais existentes e a criar e entre estes e plataformas logísticas, parques e terminais de 2.ª linha.

Vários estudos demonstram que a exploração dos corredores fluviais tem procura potencial significativa por empresas com dimensão relevante que têm sinalizado interesse em desenvolver soluções fluviais no estuário do Tejo, desde que servida de uma infraestrutura de navegação apropriada.

Na área do desenvolvimento do património dominial sob jurisdição da APL e de valorização dos Municípios Ribeirinhos onde o mesmo se situa, apostamos no reforço de uma intervenção integrada em ambas as margens do estuário enquanto fator de desenvolvimento.

O crescimento acentuado da procura na margem norte, a dificuldade, sentida em vários casos, de lhe dar uma resposta adequada, e as condições materiais, nomeadamente de território disponível, existentes em vários municípios, reforçaram as condições de promoção integrada de toda a área de jurisdição da APL permitindo aspirar a níveis de crescimento da atividade de gestão dominial cada vez mais interessantes.

Neste contexto, deverão continuar a ser implementadas soluções destinadas a valorizar e a desenvolver a oferta existente, numa lógica de integração e colaboração com outros agentes e stakeholders, proporcionando uma imagem inovadora de produtos e serviços, designadamente aqueles associados às atividades náuticas, logísticas e turísticas.

7.2. Atividade portuária

CARGA

A atividade de movimentação de mercadorias no porto de Lisboa é vital uma vez que se encontra ao serviço do maior centro de consumo do país com cerca de 4 milhões de habitantes, prolongando-se ainda para além das fronteiras nacionais. Desta forma são assegurados não só os abastecimentos para o consumo nacional como todo o comércio



internacional, exportações e importações, das indústrias localizadas na AML e zonas limítrofes, garantindo uma logística com custos mais competitivos com os níveis de concorrência existentes.

Sendo este um sector crucial para a APL, identificam-se um conjunto de linhas de atuação futura que permitirão potenciar os esforços já realizados no sentido de assegurar o reposicionamento futuro deste porto através, nomeadamente, de:

- Criar uma visão conjunta com os Municípios de ambas as margens do Tejo e com a comunidade portuária, com o objetivo de alinhar um posicionamento comum de desenvolvimento do porto ao serviço da economia regional e nacional;
- Melhorar as acessibilidades portuárias terrestres apostando no incremento do uso da ferrovia;
- Reforçar o posicionamento do porto de Lisboa no setor da carga contentorizada, através da requalificação das infraestruturas existentes e da modernização de equipamento e sistemas de I&T;
- Iniciar a avaliação das concessões portuárias de serviço público existentes, cujos prazos terminam em 2025, por forma a se poder cadenciar os processos futuros de lançamento dos respetivos concursos públicos;
- Otimizar as cadeias logísticas associadas aos granéis sólidos, particularmente da indústria agroalimentar;
- Incrementar as ligações do porto de Lisboa às zonas logísticas que servem o hinterland;
- Acompanhar as novas tendências energéticas, potenciando o desenvolvimento de novas soluções mais sustentáveis, nomeadamente com o desenvolvimento de um Estudo Técnico-Económico para implementação de soluções de abastecimento de energia elétrica Shore-to-Ship a implementar nos Terminais de Mercadorias da Zona Oriental e do Terminal de Cruzeiros do Porto de Lisboa;
- Concluir o estudo de impacto ambiental que visa operacionalizar a navegabilidade no estuário do Tejo permitindo novas ligações multimodais com as plataformas logísticas e indústrias localizadas no hinterland do porto, alavancando o seu negócio, aumentando disponibilidade e reduzindo de custos de transporte, bem como contribuindo para a diminuição da pegada de carbono das cadeias logísticas.

Por último não podemos deixar de referir que a atividade portuária de movimentação de mercadorias, sujeita a estiva, está a ser marcada pelo contexto da greve declarada em meados de fevereiro de 2020 pelo SEAL que perdura, aliada à retração económica global em consequência da pandemia resultante da disseminação Mundial do vírus Covid-19, o



que tem originado uma diminuição importante na movimentação de mercadorias no porto de Lisboa.

Toda esta conjuntura afetou particularmente o porto de Lisboa na movimentação de Carga Contentorizada, com exceção do tráfego com as ilhas, que se manteve dados os serviços mínimos, embora com a sua frequência e quantidades de carga também afetada. Ressalva-se, no entanto, que no decorrer de 2021 já se assistiu a uma recuperação neste segmento de carga, com o retorno de algumas cargas.

TRANSPORTE FLUVIAL

A APL considera o desenvolvimento futuro da atividade fluvial de movimentação de cargas no rio Tejo como determinante para o Porto de Lisboa, em complemento das operações de carga e descarga dos navios fundeados ao largo, no estuário do Tejo, por meio de barcas, em articulação com os terminais de granéis sólidos de Alhandra, a montante, podendo também estabelecer-se com os terminais multiusos da zona oriental de Lisboa.

Existe, atualmente, alguma atividade de tráfego fluvial correspondente à movimentação de graneis sólidos agroalimentares entre terminais da margem esquerda e direita do Tejo, essencialmente ligada à gestão estratégica de capacidades de armazenagem destes granéis, bem como, à transferência de carga de importação de navios que, por impossibilidades de calado ou outra razão, não descarregam diretamente no terminal de destino.

A movimentação da carga no Porto de Lisboa que utiliza a via fluvial atingiu em 2021 as 215 mil toneladas, o que representa cerca de 2% do total de carga movimentada no porto e que certamente terá tendência para crescer fortemente, na medida em que seja possível captar novos investimentos para esta área, beneficiando de infraestruturas já existentes ou a criar.

A via fluvial é igualmente um importante meio para a prestação de serviços aos navios, como bancas, recolha de resíduos, fornecimentos de água e outros, e de prestação de apoio a serviços portuários, obras, manutenção de terminais e serviços marítimos.

CRUZEIROS

Nos últimos meses do ano de 2021, a indústria de cruzeiros continuou a impulsionar-se em direção ao retorno da normalidade, e a aproximar-se de um ponto de inflexão. A recuperação tem sido gradual, mas a indústria de cruzeiros olha para o futuro com confiança e entusiasmo, com as companhias de cruzeiro a preverem terem 100% das suas frotas de regresso ao serviço na primavera/verão de 2022, e a estimarem que as



taxas de ocupação aumentem continuamente mês após mês, e até mesmo a voltarem aos níveis de ocupação pré-pandemia no final do verão de 2022.

Neste sentido, e ainda que num contexto de pandemia e de grandes incertezas e adversidades, a APL está otimista e espera recuperar nos próximos anos, pretendendo para o futuro uma retoma progressiva e sustentada da atividade de cruzeiros em Lisboa. Ainda que se encontrem anunciadas cerca de 360 escalas a que poderiam corresponder aproximadamente 700 mil passageiros, as previsões têm por base um cenário mais conservador pelo que se perspetivam 300 escalas e 350 mil passageiros.

A APL continuará fortemente empenhada a trabalhar para garantir que o impacto positivo da atividade de cruzeiro seja mais do que apenas económico, executando projetos e iniciativas que contribuam para a sustentabilidade ambiental e social da atividade de cruzeiros em Lisboa, de modo a gerir a atividade de cruzeiros de forma integral desde a tripla perspetiva ambiental, económica e social.

A APL prosseguirá, ainda, com a gestão do Contrato de Concessão de Serviço Público no Terminal de Cruzeiros de Lisboa em articulação com o concessionário Lisbon Cruise Port e os diferentes parceiros.

7.3. Sistemas de informação

Em termos das principais perspetivas de evolução para 2022 identificam-se os seguintes:

- Segurança Informática - Implementação de ferramenta de *pentesting* automatizada, pelo período de um ano, para análise compreensiva das vulnerabilidades e deficiências da infraestrutura da APL. Esta análise permitirá o aumento da segurança nuclear e perimétrica, através da mitigação e resolução da realidade encontrada. Substituição de firewall Forti e análise de ferramentas de *assessment*, de SIEM (*Security Information and Event Management*), de EDR (*Endpoint Detection and Response*) e de NDR (*Network Detection and Response*);
- Disaster Recovery - Operacionalização do plano de continuidade de negócio com a finalização de edificação do datacenter secundário, no VTS, que irá suportar um nível mínimo dos sistemas e serviços críticos da APL;
- JUL - Conclusão do projeto consolidando todas as oportunidades e boas práticas do setor portuário a nível nacional. Independentemente da sua dimensão é objetivo integrar e usufruir do número máximo de módulos e aplicações disponibilizadas pelo projeto;



- Centro de segurança Portuária – Evolução e expansão para a zona oriental. Estruturação de um plano de manutenção.
- SAP - Continuidade da preparação e início da transição para o SAP 4/HANA.
- Suporte – Continuidade do suporte interno e externo a toda a organização.
- Formação – Aproveitar toda a formação, conferências e seminários online gratuitos nas áreas de transporte marítimo, IT, segurança da informação e proteção de dados pessoais. Estender a capacidade formativa certificada da SI em cibersegurança à Comunidade Portuária
- ISAC portos marítimos – No âmbito da cooperação com o CNCS, e por iniciativa deste, iniciou-se no final de 2021 a criação de um ISAC (*Information Sharing and Analysis Centre*) para o sector dos transportes marítimos, com a finalidade de ser um fórum de discussão, partilha e desenvolvimento de atividades, cujos objetivos são acordados entre os participantes. Durante 2022, o objetivo será de consolidação e maturação de todas as atividades a desenvolver no futuro.

Para além dos desafios acima descritos pretende-se a continuidade do aumento da eficiência em todos os processos no âmbito dos sistemas de informação, assim como inovar e apoiar toda a organização na adoção e implementação de novas soluções tecnológicas.



8. CUMPRIMENTO DAS ORIENTAÇÕES LEGAIS

- 8.1. Objetivos de Gestão e Plano de Atividades e Orçamento
- 8.2. Gestão do Risco Financeiro
- 8.3. Limite de crescimento do endividamento
- 8.4. Prazo Médio de Pagamentos (PMP) e Atrasos nos pagamentos (arrears)
- 8.5. Recomendações do Acionista - Resultados obtidos
- 8.6. Remunerações
- 8.7. Estatuto do Gestor Público (art.º 32.º e 33.º)
- 8.8. Despesas não Documentadas ou confidenciais
- 8.9. Relatório sobre Remunerações
- 8.10. Gestão de Risco e Infrações Conexas / Prevenção da Corrupção
- 8.11. Contratação Pública
- 8.12. Sistema Nacional de Compras Públicas
- 8.13. Medidas de otimização da estrutura de gastos operacionais
- 8.14. Contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria
- 8.15. Princípio da Unidade de Tesouraria do Estado
- 8.16. Auditorias do Tribunal de Contas nos últimos 3 anos
- 8.17. Plano para a Igualdade
- 8.18. Demonstração não financeira
- 8.17. Informação Sítio do SEE



Apresenta-se quadro síntese relativo ao cumprimento das diversas orientações emitidas pela DGTF, sendo as mesmas objeto de comentário mais detalhado nos pontos subsequentes.

CUMPRIMENTO DAS ORIENTAÇÕES LEGAIS - 2020	Cumprimento			Quantific./ Identificação	Justificação / Referência ao ponto do relatório
	S	N	N.A.		
Objetivos de Gestão (% cumprimento)					Vide ponto 8.1
Metas a atingir constantes no PAO 2021 (% cumprimento)					Vide ponto 8.1
Investimento Nível de endividamento					
Grau de execução do orçamento (% cumprimento)					Vide ponto 8.1
Gestão do Risco Financeiro (taxa média de financiamento)	X				Vide ponto 8.2
Limites de crescimento do endividamento (Variação do endividamento)	X				Vide ponto 8.3
Evolução do PMP a fornecedores (Variação em dias)	X				Vide ponto 8.4
Divulgação dos Atrasos nos Pagamentos - "Arrears" (31/12/2021)	X				Vide ponto 8.4
Recomendações do acionista na última aprovação de contas					Vide ponto 8.5
<p>Quanto ao Relatório de Gestão, "assegurar o cumprimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) <i>Do disposto nas alíneas a), b) e c) do nº3 do artigo 158.º do DL n.º 84/2019, de 28 de junho;</i> ii) <i>Do estabelecido na RCM n.º 4/2008, de 22 de fevereiro;</i> iii) <i>Do princípio da Unidade de Tesouraria do Estado, nos termos do art.º 28.º do DL n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua atual redação. "</i> <p>Quanto ao Relatório de Sustentabilidade, foi recomendada a introdução das "melhorias necessárias com o objetivo de dar cumprimento ao parecer do Conselho Fiscal e orientações da UTAP sobre a elaboração e apresentação da demonstração não financeira."</p>					<p>Vide ponto 8.13</p> <p>Vide ponto 8.4</p> <p>Vide ponto 8.15</p>



CUMPRIMENTO DAS ORIENTAÇÕES LEGAIS - 2020	Cumprimento			Quantific./ Identificação	Justificação / Referência ao ponto do relatório
	S	N	N.A.		
Reservas emitidas na última CLC					
Reserva emitida quanto ao aditamento ao contrato de concessão assinado com a LISCONT: <i>"Decorrente do facto de ainda não estar formalizado o período de prorrogação do contrato desta concessão, a Entidade não está a reconhecer no seu ativo intangível o valor dos investimentos já efetuados pela Concessionária cujo período de vida útil económica se prolonga para além do término da concessão, bem como a correspondente contrapartida em Rendimentos a Reconhecer, a semelhança do procedimento adotado com os investimentos realizados pelas demais concessionárias, dado que a fixação do prazo da concessão e o momento da respetiva reversão está condicionado a formalização do referido aditamento. Também por esta razão, não nos foi possível desenvolver procedimentos alternativos suscetíveis de quantificar os montantes envolvidos. Deste modo, o ativo intangível e o passivo (Rendimentos a Reconhecer) encontram-se subavaliados em montante que, pelas razões expostas, não é possível quantificar."</i>					
Remunerações/honorários					Vide ponto 8.6
Não atribuição de prémios de gestão	x				
CA - Reduções remuneratórias vigentes em 2021	x				
Fiscalização - Reduções remuneratórias vigentes em 2021			x		
Auditor externo - Reduções remuneratórias vigentes em 2021			x		
Artigos 32º e 33.º do EGP					Vide ponto 8.7
Não utilização de cartões de crédito	x				
Não reembolso de despesas de representação pessoal	x				
Valor máximo das despesas associadas a comunicações	x				
Valor máximo de combustível e portagens afeto mensalmente às viaturas de serviço	x				
Despesas não documentadas ou confidenciais - nº2 do artigo 16º do RJSPE e art.º 11.º do EGP					Vide ponto 8.8
Proibição de realização de despesas não documentadas ou confidenciais	x				
Promoção da igualdade salarial entre mulheres e homens - nº 2 da RCM n 18/2014					Vide ponto 8.9
Elaboração e divulgação do relatório sobre remunerações pagas a mulheres e homens	x				



CUMPRIMENTO DAS ORIENTAÇÕES LEGAIS - 2020	Cumprimento			Quantific./ Identificação	Justificação / Referência ao ponto do relatório
	S	N	N.A.		
Elaboração e divulgação de relatório anual sobre prevenção da corrupção	X				Vide ponto 8.10
Contratação Pública					Vide ponto 8.11
Aplicação das normas de contratação pública pela empresa	X				
Aplicação das normas de contratação pública pelas participadas			X		
Contratos submetidos a visto prévio do TC			X		
Adesão ao Sistema Nacional de Compras Públicas			X		Vide ponto 8.12
Gastos Operacionais das Empresas Públicas					Vide ponto 8.13
Contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria (art.º 49.º do DLEO 2019)					Vide ponto 8.14
Princípio da Unidade de Tesouraria (artigo 28º do DL 133/2013)					Vide ponto 8.15
Disponibilidades e aplicações centralizadas no IGCP (31/12/2021)				6 416 107€	
Disponibilidades e aplicações na Banca Comercial (31/12/2021)				5 784 416€	
Juros auferidos em incumprimento da UTE e entregues em receita ao Estado (montante e data de entrega)			X		
Auditorias do Tribunal de Contas			X		Vide ponto 8.16
Elaboração do Plano para a Igualdade (art.º 7.º, Lei 62/2017)	X				Vide ponto 8.17
Apresentação de demonstração não financeira	X				Vide ponto 8.18 Anexo: Relatório Sustentabilidade



8.1. Objetivos de Gestão e Plano de Atividades e Orçamento

Orientação

- a) Objetivos de gestão definidos pelo acionista para 2021 (artigo 38.º do RJSPE), grau de execução dos mesmos, justificação de desvios e medidas corretivas aplicadas ou a aplicar;*
- b) Execução do plano de atividades e orçamento para 2021, designadamente, do investimento (por projetos) e do nível de endividamento, apresentando para o efeito quadros com identificação dos valores previstos, executados e respetivos desvios, bem como justificação para os incumprimentos e as medidas de correção, quando aplicável.*

A atividade desenvolvida pautou-se pelas orientações estabelecidas para o Sector Empresarial do Estado, conforme referido de forma mais detalhada nos pontos seguintes e pela prossecução dos projetos prioritários para o porto de Lisboa definidos pela tutela setorial, bem como pela LOE2021.

Assim, foram tidas como referência as previsões constantes do Plano de Atividades e Orçamento para o triénio 2021-2023. Em cumprimento do Despacho nº 29/SEAC/2021 de 21 de março de 2021, emitido com base no Relatório de Análise n.º 001/2021 da UTAM, a APL procedeu à revisão do Plano anteriormente apresentado, atualizando as projeções até ao final do exercício atual com base na execução dos meses anteriores.

No âmbito do processo de concertação social em aberto, foi também apresentada a proposta de atribuição de um prémio de desempenho, como forma de incentivar e reconhecer o desempenho profissional dos trabalhadores das Administrações Portuárias, nomeadamente perante as dificuldades causadas pela pandemia Covid-19. Este prémio, a atribuir em 2021 ao abrigo do estipulado no art.º 34º da LOE 2021, corresponderia a 4% da remuneração base (14 meses) incluindo diuturnidades, auferidas pelos trabalhadores e membros do C.A., sendo condição para a atribuição, a anotação de avaliação de desempenho mais recente, com nível mínimo de favorável ou equivalente. O valor estimado para este prémio foi estimado em 491 mil euros (incluindo os encargos sociais), com pagamento em 2022 após a aprovação do PAO ou a aprovação expressa por DUE.

Ilustram-se nos quadros seguinte os níveis de desempenho atingidos:



INDICADORES		Unid.	OBJETIVO (Orçamento 2021 Rev)	Exec 2021	Desvios	CUMPR.	Ponto Relatório
Eficiência, rentabilidade e crescimento	EBITDA	milhares €	14 762	13 412	-9%	N	9
	EBIT	milhares €	1 296	160	-88%	N	
	Resultado Líquido	milhares €	240	-727	-402%	N	
	Volume de negócios	milhares €	38 945	36 194	-7,1%	N	9.1
	Gastos operacionais	milhares €	25 902	24 236	-6,4%	S	9.2
	Gastos operacionais/EBITDA	%	175,5%	180,7%	5,25 p.p.	N	
	Gastos c/ Pessoal	milhares €	18 585	17 813	-4,2%	S	
	Gastos c/ Pessoal/EBITDA	%	125,9%	132,8%	6,92 p.p.	N	9.1
	Receitas (total de Ganhos)	milhares €	43 458	41 021	-5,6%	N	
	EBITDA/Receitas	%	34,0%	32,7%	-1,28 p.p.	N	
	Rentabilidade dos capitais próprios (Resultado Líquido/Capital próprio)	%	0,11%	-0,32%	-0,43 p.p.	N	--
Capacidade de endividam. ¹⁰	Dívida/Capital Próprio	--	0,19	0,17	-1,7%	S	--
	EBITDA/Juros Líquidos	--	21,38	22,06	3,2%	S	--
Estrutura	Autonomia Financeira (Capital Próprio / Ativo não corrente)	--	0,75	0,68	-8,4%	N	--
	Solvabilidade (Capital Próprio / Passivo)	--	2,26	1,74	-23,0%	N	--
Liquidez	Liquidez Geral (Ativo / Passivo)	--	3,26	2,74	-15,9%	N	--
PMP a fornecedores	Calculo nos termos da RCM nº 34/2008 c/ alteração Desp.9870/2009	Dias	43	47	10,6%	N	8.4
Investimentos		milhares €	5 197	1 197	-77,0%	N	quadro sgt

INDICADORES		Unid.	OBJETIVO (Orçamento 2021 Rev)	Real 2021	Desvios	CUMPR.
Movimento de mercadorias	Carga movimentada (marítima)	1000 ton.	9 726	9 431	-3,0%	N
	Graneis líquidos	1000 ton.	1 228	1 161	-5,5%	N
	Graneis sólidos	1000 ton.	4 620	4 413	-4,5%	N
	Carga geral	1000 ton.	3 878	3 857	-0,5%	N
	Carga contentorizada	1000 ton.	3 727	3 692	-0,9%	N
	Carga Roll-on /Rool-off	1000 ton.	0	0	--	S
	Carga fracionada	1000 ton.	151	165	9,3%	S
Cruzeiros	Escalas de navios	n.º	120	97	-19,2%	N
	Passageiros	n.º	120 000	115 984	-3,3%	N



Apresenta-se seguidamente um quadro resumo dos investimentos constantes do PAO 21-23 (versão revista) submetido à aprovação tutela, indicando o respetivo nível de execução.

Todos os investimentos realizados foram financiados com recurso a capitais próprios.

Investimento / Projeto	PAO 2021 (versão revista)	Exec. 2021	Desvio	
			€	%
Dragagens - Aprofundamento do Canal da Barra	300 000	0	-300 000	-100,0%
Campus do Mar	150 000	0	-150 000	-100,0%
Centro de segurança Portuária	89 000	192 782	103 782	116,6%
Equipamentos marítimos - Reparações de lanchas	141 000	6 105	-134 895	-95,7%
Equipamentos Marítimos - Reparações de pontões e defensas	100 000	27 413	-72 588	-72,6%
Equipamento diversos	294 500	103 909	-190 591	-64,7%
Melhoria da Performance Ambiental	465 000	9 012	-455 988	-98,1%
Melhoria da ergonomia no posto de trabalho	3 000	0	-3 000	-100,0%
Melhoria da segurança da navegabilidade	214 000	197 271	-16 729	-7,8%
Navegabilidade fluvial no estuário do Tejo	50 000	12 122	-37 878	-75,8%
Melhoria das condições operacionais do Scanner	140 000	0	-140 000	-100,0%
Reabilitação de diversos Edifícios e Infraestruturas terrestres	987 500	167 536	-819 964	-83,0%
Reabilitação de Infraestruturas piscatórias	100 000	0	-100 000	-100,0%
Reabilitação de Infraestruturas marítimas diversas	439 000	119 874	-319 126	-72,7%
SIG - Sistema de informação Geográfica	18 700	0	-18 700	-100,0%
TIC - Atualização de sistemas e equipamentos	351 000	236 562	-114 438	-32,6%
TIC - Outros Projetos	180 000	31 614	-148 386	-82,4%
TIC - Projeto no âmbito da APP - JUP III/JUL	25 000	7 197	-17 803	-71,2%
Requalificação da Marina de Lisboa	1 065 000	71 857	-993 143	-93,3%
Docas - Melhoria de infraestruturas e equipamentos existentes	18 000	6 072	-11 928	-66,3%
Requalificação da Doca de Pedrouços	20 000	123	-19 877	-99,4%
Integração CDI na infraestrutura de sistemas de informação da APL	1 000	0	-1 000	-100,0%
Substituição da Frota Automóvel da APL	45 451	7 216	-38 235	-84,1%
TOTAL	4 897 151	1 196 664	-3 700 487	-75,56%

Similarmente ao ano de 2020, a pandemia COVID 19, ainda com períodos de confinamento e regime laboral de teletrabalho, tiveram impacto na preparação, desenvolvimento e realização dos projetos de investimento previstos no Plano de Investimentos Triénio 2021-2023 Revisto, com o consequente adiamento para anos posteriores.

Salientamos, porém, no ano de 2021, os investimentos realizados nos Sistemas de Informação, com o objetivo de fortalecer a segurança digital, protegendo as informações digitais, dispositivos e recursos e a criação de um Centro de Segurança Portuária.



c) Orientação dirigida às empresas públicas que integram o perímetro de consolidação das Administrações Públicas sobre o carregamento de informação no SIGO/SOE.

Não aplicável à APL.

8.2. Gestão do Risco Financeiro

Orientação

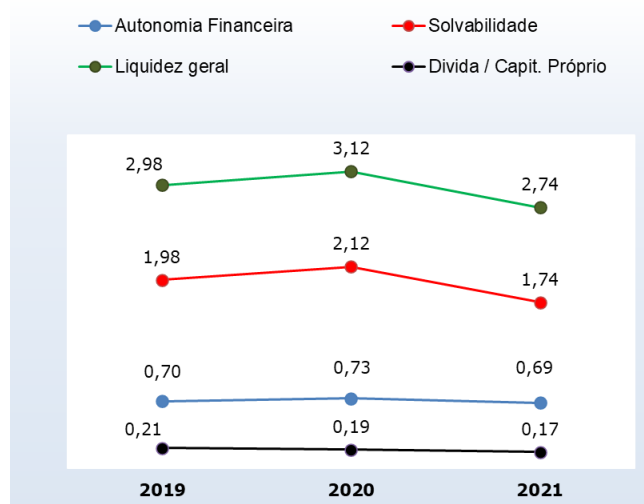
Evolução da taxa média anual de financiamento, juros efetivamente suportados anualmente com o passivo remunerado e outros encargos associados, nos últimos 5 anos, acompanhada de uma análise da eficiência da política de financiamento

A gestão desta temática encontra-se centralizada na direção de Gestão Financeira da APL, de acordo com orientações do Conselho de Administração e nos termos do descritor funcional.

Cabe ao referido departamento assegurar a adequada gestão dos meios financeiros necessários ao investimento e ao funcionamento regular da empresa, centrando a sua atividade em particular ao nível da contabilidade e faturação, tesouraria, contas correntes de clientes e fornecedores, aprovisionamento, registo de ativos e divulgação de informação pelas entidades competentes, obedecendo ao princípio da transparência financeira. Estas funções são levadas a cabo em articulação com as restantes unidades orgânicas, em particular as responsáveis pelas áreas de negócio.

Em termos de controlo interno, são ainda de referir ações pontuais de auditoria a processos e a existência do Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, que identifica os riscos existentes e medidas de prevenção/mitigação específicas para cada área de atividade, incluindo a função financeira.

No que diz respeito aos rácios de autonomia financeira, solvabilidade e de endividamento é possível verificar que apesar da evolução verificada no quadro seguinte, fruto da conjuntura, a APL continua a apresentar indicadores favoráveis.





A diminuição do nível de endividamento conjugado com os níveis historicamente baixos das taxas de juro tem permitido à empresa obter decréscimos contínuos nos juros e gastos similares suportados.

	(valores em euros)				
ANOS	2021	2020	2019	2018	2017
Encargos financeiros (€)	607 989	723 696	1 158 303	1 697 090	2 082 223
Taxa média de financiamento (%) *	1,5%	1,6%	2,2%	2,6%	2,6%

* Considerando: Juros financiam.^{to} / [(Dívida anoN-1 + Dívida anoN)/2]

Quanto ao risco de liquidez tem vindo a ser minimizado apesar do rigoroso cumprimento do serviço da dívida, decorrente de financiamentos bancários contratualizados. Para tal, contribuíram a racionalização de todos os gastos e investimentos da empresa e a alienação de imóveis nos anos de 2014 e 2016 sem utilidade futura para o Core Business da empresa.

O risco de crédito está maioritariamente associado às contas a receber sendo objeto de monitorização conjunta da área financeira, áreas de negócio e serviços jurídicos, com análises regulares aos valores em dívida, ponderando o perfil dos clientes, a antiguidade de saldos e a recuperabilidade dos valores a receber face às garantias existentes, permitindo ao longo dos últimos anos uma maior eficácia nas cobranças e uma diminuição do prazo médio de recebimentos.

Na sequência da análise económico-financeira dos clientes, a APL, S.A. adota políticas conservadoras constituindo perdas por imparidade referentes às contas a receber, conforme divulgado nas Notas 7 e 25 do ponto 10 – Demonstrações Financeiras e Notas.

8.3. Limite de crescimento do endividamento

Orientação

Nos termos do n.º 1 do art.º 60.º da LOE2020, "(...) O crescimento do endividamento das empresas públicas, considerando o financiamento remunerado corrigido pelo capital social realizado, fica limitado a 2%."

Nos termos do DLEO 2019, (...) são excluídos os novos investimentos com expressão material.

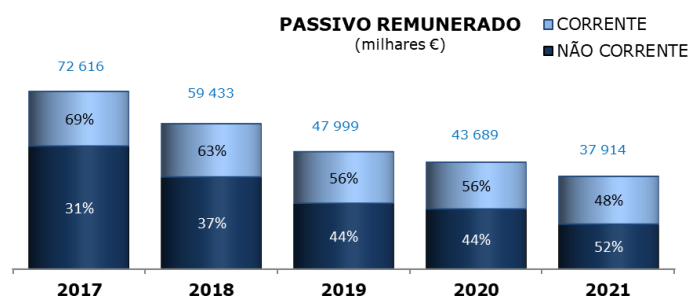


Consideram-se novos investimentos com expressão material os que não figuram no plano de investimentos do ano anterior e cuja despesa prevista para qualquer ano seja igual ou superior a €10 000 000 ou a 10 % do orçamento anual da empresa.

A variação do endividamento (...) é calculada de acordo com a seguinte fórmula:

$$\frac{(FR_t - FR_{t-1}) + (Capital_t - Capital_{t-1}) - \text{NovosInvestimentos}_t}{FR_{t-1} + Capital_{t-1}}$$

Variação do Endividamento (execução)	(valores em euros)	
	2021	2020
Financiamento Remunerado (corrente e não corrente)	43 689 488	
Capital Social/Capital Estatutário	60 000 000	
Novos Investimentos em 2021 (com expressão material)	0	
Variação do Endividamento	-4,0%	



A APL, S.A. cumpriu e superou a orientação referente ao limite de variação do endividamento, com um decréscimo em termos absolutos de cerca de 5 776 milhares de euros face ao ano de 2020.

As amortizações de capital efetuadas incluem-se nas condições contratualizadas previstas nos contratos de financiamento de médio/longo prazo assinados com a Caixa Geral de Depósitos e Sindicato Bancário Caixa Geral de Depósitos/Novo Banco.

Durante o ano de 2021 não foram celebrados novos contratos de financiamento. Foi utilizada parcialmente uma linha de financiamento de curto prazo pré-existente com Banco Santander Totta.

8.4. Prazo Médio de Pagamentos e Atrasos nos pagamentos (ARREARS)

Orientação

Evolução do Prazo Médio de Pagamento (PMP) a fornecedores, em conformidade com a RCM n.º 34/2008, de 22 de fevereiro, com a alteração introduzida pelo Despacho n.º 9870/2009, de 13 de abril, e divulgação dos atrasos nos pagamentos ("arrears"), conforme definidos no Decreto-Lei n.º 65-A/2011, de 17 de maio, bem como a estratégia adotada para a sua diminuição;

As empresas com PMP superior a 60 dias devem assegurar que divulgaram nos termos do DLEO2019, nos respetivos sítios na internet, e atualizaram trimestralmente até ao fim do



mês seguinte de cada trimestre, uma lista das suas dívidas certas, líquidas e exigíveis há mais de 30 dias.

▪ **ATRASOS NOS PAGAMENTOS (“ARREARS”)**

Em relação à divulgação dos atrasos nos pagamentos, conforme definido no DL n.º65 A/2011, de 17 de maio (informação também disponibilizada no site da APL), a situação a 31 de dezembro de 2021 era a seguinte:

Dívidas a fornecedores em 31/12/2021

(Valores em euros)

Dívidas vencidas	Entre 0 e 90 dias	Dívidas vencidas de acordo com o art.º 1.º do DL 65-A/2011				TOTAL
		Após 90 até 120 dias	Após 120 até 240 dias	Após 240 até 360 dias	Após 360 dias	
Aquisições de bens e serviços	4 466	655	2 347	5 241	51 468	64 177
Aquisições de capital	80 182	0	0	0	26 372	106 554
TOTAL	84 648	655	2 347	5 241	77 840	170 731

Importa notar que:

- Aquisições de bens e serviços - Os valores em dívida nos escalões após 90 dias resultam maioritariamente de faturas relativas a fornecimento de água a navios sobre as quais não foi ainda possível chegar a um entendimento entre a APL e o fornecedor acerca dos montantes cobrados.
- Aquisições de capital - O valor em aberto refere-se a processos em contencioso, pendentes de decisão judicial.

▪ **PRAZO MÉDIO DE PAGAMENTOS**

Relativamente ao prazo de pagamentos verificou-se a seguinte evolução:

Prazo médio de pagamentos a fornecedores	2021	2020	Variação 21/20	
			Abs.	%
Dias	47	50	-3	-6,0%

No entanto importa realçar que excetuando os valores referidos acima (fornecimento de água a navios e valores em aberto relativos a processos em contencioso), que a APL entende não serem devidos, os Prazo Médios de Pagamento seriam de 44 e 41 dias, respetivamente.



8.5. Recomendações do Acionista – Resultados Obtidos

Orientação

Diligências tomadas e os resultados obtidos no âmbito do cumprimento das recomendações do acionista emitidas aquando da última aprovação dos documentos de prestação de contas

No dia 28 de outubro de 2021 foram aprovadas em Assembleia Geral as contas relativas ao ano de 2020 (Ata n.º 35 da AG), tendo sido emitidas as seguintes recomendações:

Quanto ao Relatório de Gestão, "assegurar o cumprimento:

- i. Do disposto nas alíneas a), b) e c) do n.º 3 do artigo 158.º do DL n.º 84/2019, de 28 de junho;*
- ii. Do estabelecido na RCM n.º 34/2008, de 22 de fevereiro;*
- iii. Do princípio da Unidade de Tesouraria do Estado, nos termos do art.º 28.º do DL n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua atual redação. "*

Quanto ao Relatório de Sustentabilidade, foi recomendada a introdução das "melhorias necessárias com o objetivo de dar cumprimento ao parecer do Conselho Fiscal e orientações da UTAPI sobre a elaboração e apresentação da demonstração não financeira."

Relativamente a cada uma das recomendações remete-se para os pontos seguintes deste documento:

- i. nível de gastos operacionais, designadamente, gastos com pessoal, encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento e associados à frota automóvel e encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria – ver pontos 8.13 e 8.14;*
- ii. redução de prazos de pagamentos a fornecedores – ver ponto 8.4;*
- iii. cumprimento do princípio da Unidade de Tesouraria do Estado – ver ponto 8.15.*

8.6. Remunerações / honorários

A. Órgãos Sociais

Apresenta-se em seguida a situação remuneratória dos diversos órgãos sociais no ano 2021.



A Deliberação Social Unânime por Escrito (DSUE) datada de 23/05/2016 nomeou os membros do Conselho de Administração (CA) para o triénio 2016-2018 e fixou as correspondentes remunerações.

Reiterando os princípios constantes da DSUE que nomeou os anteriores membros dos órgãos sociais, a deliberação referida estabeleceu o seguinte:

“(...) durante a manutenção do procedimento por défice excessivo ou a vigência do PAEF são prorrogadas, nos termos do artigo 101.º do Decreto-Lei n.º 18/2016, de 13 de abril (Decreto-Lei de execução do Orçamento do Estado para 2016) os efeitos temporários das normas e medidas seguintes:

- i. Aplicação das reduções legalmente vigentes às remunerações auferidas;*
- ii. Não há lugar à atribuição de prémios de gestão aos membros do Conselho de Administração (...)*”

Porém, e à semelhança do verificado desde 2013 de acordo com o despacho n.º1695/2013 – SEAP, de 05/06/2013, segundo o qual não se aplicam as reduções remuneratórias previstas em virtude de regulamentação internacional específica, associado à declaração de inconstitucionalidade da norma que estabelecia as reduções remuneratórias (vide Ac. N.º 413/2014, de 30 de maio) e mantendo-se inalteradas as circunstâncias e enquadramento próprios da atividade das administrações portuárias, estendeu-se aos membros dos órgãos sociais a partir de junho de 2014 a não aplicação das reduções remuneratórias a que se vinha procedendo desde 2011, sendo certo que tal foi oportunamente objeto de ofício da APP para a tutela setorial.

Em 2021 mantiveram-se as reduções remuneratórias decorrentes do disposto no art.º 12.º da Lei n.º 12-A/2010, de 30 de junho.

As remunerações do Conselho Fiscal não foram objeto de alteração, seguindo os critérios fixados no despacho 764/SETF/2012, de 24 de maio, com as disposições legais aplicáveis.

Na Assembleia Geral realizada no dia 2 de dezembro de 2020, no ponto 4 da ordem de trabalhos foi emitida a seguinte declaração:

“Considerando que pelo artigo 7.º da Lei n.º50/2020, de 25 de agosto, foi revogada a Lei n.º 28/2009, de 19 de junho – cujo art.º 2.º, n.º1 determinava que se deveria submeter anualmente à aprovação da Assembleia Geral uma declaração sobre política de remuneração dos membros dos respetivos órgãos de administração e fiscalização, o acionista Estado propõe a não votação deste ponto na ordem de trabalhos, e esclarece que os gestores da APL têm direito, desde 1 de janeiro de 2017, ao subsídio de refeição que vigora para os trabalhadores da APL, conforme decorre da aplicação do artigo 21.º da Lei 42/2016, de 28 de dezembro, conjugada com o artigo 34.º do EGP, determinando este último que os gestores públicos que exerçam funções executivas, gozam dos benefícios sociais conferidos aos trabalhadores da empresa.”



Para efeitos de identificação dos valores abonados aos órgãos sociais remete-se para os quadros seguintes.

Orientação

Das remunerações, designadamente:

Dos órgãos sociais confirmando a:

1) **Mesa de Assembleia Geral** - Aplicação das orientações relativas às remunerações vigentes em 2021

Apresentam-se quadros com os membros deste órgão eleitos a 02/12/2020 para o mandato 2020-2022.

Mandato	Cargo	Nome	Designação	
			Forma *	Data
2020-2022	Presidente da Mesa	Associação Industrial Portuguesa	DSUE	02/12/2020
2020-2022	Secretário da Mesa	Fernando Manuel Garcia Ferreira	DSUE	02/12/2020

* DSUE - Deliberação social unânime por escrito

Mandato	Cargo	Nome	Valor da senha fixado (€)	Valor Bruto auferido (€)
2020-2022	Presidente da Mesa	Associação Industrial Portuguesa	575,00	1 150,00
2020-2022	Secretário da Mesa	Fernando Manuel Garcia Ferreira	375,00	375,00

Orientação

2) **Conselho de Administração** - Aplicação das orientações relativas às remunerações vigentes em 2021, indicando:

- a. *Montante anual da remuneração auferida, de forma agregada e individual, por cada um dos membros do órgão de administração da sociedade, proveniente da sociedade, incluindo a remuneração fixa e variável e, relativamente a esta, a menção às diferentes componentes que lhe deram origem;*



Os membros do CA não auferiram qualquer remuneração variável. As restantes remunerações são as indicadas nos quadros seguintes.

b. Montantes pagos, a qualquer título por outras sociedades em relação de domínio ou de grupo ou que se encontrem sujeitas a um domínio comum;

Nos termos do Decreto-lei n.º 15/2016, de 9 de março, “os conselhos de administração da APL, S. A., e da APSS, S. A., são integrados por um presidente e quatro vogais (...) comuns às duas empresas e exercem as suas funções em regime de acumulação”, sendo a remuneração dos administradores, bem como todos os encargos referentes aos mesmos, suportados, em partes iguais, pela APL, S. A., e pela APSS, S. A.

c. Remuneração paga sob forma de participação nos lucros e/ou de pagamento de prémios e os motivos por que os mesmos foram concedidos;

d. Não atribuição de prémio de gestão;

Não existe participação nos lucros nem pagamento de quaisquer prémios, incluindo prémios de gestão.

e. Indemnizações pagas ou devidas a ex-administradores executivos relativamente à cessação das suas funções durante o exercício.

Não aplicável. Não ocorreu a situação referida.

Mandato	Cargo	Nome	Designação		OPRLO ou Opção Pela Média dos últimos 3 anos				Indicação do número total de mandatos
			Forma	Data	Sim / Não	Entidade Origem	Entidade Pagadora (Origem / Destino)	Identificação da data da autorização e forma	
2016-2018	Presidente	Maria Lídia Ferreira Sequeira *	DSUE	23/05/2016	N	--	D		1
2016-2018	Vogal Executivo	José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco	DSUE	23/05/2016	N	--	D		1
2016-2018	Vogal Executivo	Ricardo Miguel Medeiros dos Santos	DSUE	23/05/2016	N	--	D		1
2016-2018	Vogal Executivo	Ricardo Jorge de Sousa Roque	DSUE	23/05/2016	N	--	D		1
2016-2018	Vogal Executivo	Carlos Alberto do Maio Correia	DSUE	23/05/2016	N	--	D		1

DSUE - Deliberação Social Unânime por escrito

* NOTA: Cessou funções na empresa em 01/03/2021



Membro do CA (Nome)	Acumulação de Funções			
	Entidade	Função	Regime (Público / Privado)	Data da autorização / forma (AG/DUE/D)
Maria Lúcia Ferreira Sequeira (a)	APP – Associação dos Portos de Portugal	(a)	Público (não remunerado)	DUE 23/05/2016
	APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.	Presidente do CA	Público (DL 15/2016, de 9 de março)	DUE 23/05/2016
José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco	APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.	Vogal do CA	Público (DL 15/2016, de 9 de março)	DUE 23/05/2016
	Infraestruturas de Portugal, SA	Presid. Comiss. matérias financeiras do Conselho Geral e de Supervisão	Público (não remunerado)	DUE 28/08/2015
Ricardo Miguel Medeiros dos Santos	APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.	Vogal do CA	Público (DL 15/2016, de 9 de março)	DUE 23/05/2016
Ricardo Jorge de Sousa Roque	APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.	Vogal do CA	Público (DL 15/2016, de 9 de março)	DUE 23/05/2016
Carlos Alberto do Maio Correia	APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.	Vogal do CA	Público (DL 15/2016, de 9 de março)	DUE 23/05/2016

- (a) Em 31/10/2019, conforme consta da Ata da Assembleia Geral da APP, foi eleita a APL (representada pela sua Presidente, Dr.ª Lúcia Sequeira) para a presidência do Conselho Fiscal da APP referente ao triénio 2019-2021. Até essa data a Dr.ª Lúcia Sequeira exerceu funções de presidente da Direção da APP. Cessou funções na APL, S.A. a partir de 01/03/2021.

Membro do Órgão de Administração	Estatuto do Gestor Público			
	Fixado	Classific.	Remuneração mensal bruta (€)	
			Vencimento	Despesas Representação
Maria Lúcia Ferreira Sequeira *	S	B	4 864,34	1 945,74
José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco	S	B	3 891,47	1 556,59
Ricardo Miguel Medeiros dos Santos	S	B	3 891,47	1 556,59
Ricardo Jorge de Sousa Roque	S	B	3 891,47	1 556,59
Carlos Alberto do Maio Correia	S	B	3 891,47	1 556,59

* NOTA: Cessou funções na empresa em 01/03/2021



Membro do Órgão de Administração	Remuneração Anual 2021 (€)				
	Fixa * (1)	Variável (2)	Valor Bruto (3)= (1)+(2)	Reduções Remunerat. (4)	Valor Bruto Final (5)= (3)-(4)
Maria Lídia Ferreira Sequeira **	41 278,57	0,00	41 278,57	-2 063,92	39 214,65
José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco	73 159,66	0,00	73 159,66	-3 657,94	69 501,72
Ricardo Miguel Medeiros dos Santos	73 159,66	0,00	73 159,66	-3 657,94	69 501,72
Ricardo Jorge de Sousa Roque	73 159,66	0,00	73 159,66	-3 657,94	69 501,72
Carlos Alberto do Maio Correia	73 159,66	0,00	73 159,66	-3 657,94	69 501,72
TOTAL			333 917,21	-16 695,68	317 221,53

NOTAS:

Os montantes indicados são suportados de forma equitativa pela APL,S.A. e pela APSS,S.A.

* Inclui Remuneração + Despesas de Representação + Subsídios de Férias e de Natal

** Cessou funções na empresa em 01/03/2021

Membro do CA	Encargos com viaturas €									
	Viatura atrib. (S/N)	Celebração de contrato (S/N)	Valor de referência viatura (2)	Modalidade	Ano início	Ano termo	Valor Renda Mensal	Gasto Anual Rendas	N.º Prestações Contratuais Remanesc.	OBS
Maria Lídia Ferreira Sequeira	S	N Uso de Serviço (1)	32 674	Aquisição	2013	---	n.a	n.a	n.a	Viatura APL, período de utilização 01/01/2021 a 31/12/2021
José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco	S	S Uso Pessoal	33 285	Aquisição	2018	Não indicado (associado ao exercício das funções)	n.a	n.a	n.a	Viatura APSS, período de utilização 01/01/2021 a 31/12/2021
Ricardo Miguel Medeiros dos Santos	S	S Uso Pessoal	37 891	Aquisição	2013	Não indicado (associado ao exercício das funções)	n.a	n.a	n.a	Viatura APL, período de utilização 01/01/2021 a 31/12/2021
Ricardo Jorge de Sousa Roque	S	S Uso Pessoal	32 674	Aquisição	2013	Não indicado (associado ao exercício das funções)	n.a	n.a	n.a	Viatura APL, período de utilização 01/01/2021 a 31/12/2021
Carlos Alberto do Maio Correia	S	S Uso Pessoal	33 285	Aquisição	2018	Não indicado (associado ao exercício das funções)	n.a	n.a	n.a	Viatura APSS, período de utilização 01/01/2021 a 31/12/2021

NOTAS:

(1) "Uso de Serviço" - Viatura afeta em exclusivo ao Conselho de Administração mas não existe utilização pessoal pelo titular indicado (deslocação para a residência, utilização em fins-de-semana e férias). A PCA, Dr.ª Lídia Sequeira cessou funções na empresa em 01/03/2021

(2) Indicado o valor de aquisição



Membro do Conselho de Administração	Benefícios Sociais (€)							
	Subsídio de Refeição		Regime de Proteção Social		Encargo Anual Seguro de Saúde	Encargo Anual Seguro de Vida	Outros	
	Valor/Dia (*)	Montante Pago Ano	Identificação	Encargo anual			Identificação	valor
Maria Lúcia Ferreira Sequeira	11,00	396,00	Segurança Social	6 467,98	n.a.	n.a.	OSC (****)	7,60
José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco	11,00	2 706,00	CGA	16 703,55	n.a.	n.a.	OSC (****)	0,00
Ricardo Miguel Medeiros dos Santos	11,00	2 651,00	Segurança Social	16 699,55	n.a.	n.a.	OSC (**)	1 228,27
Ricardo Jorge de Sousa Roque	11,00	2 563,00	Segurança Social	16 693,15	235,63	n.a.	n.a	n.a
Carlos Alberto do Maio Correia	11,00	2 508,00	Segurança Social	16 689,14	594,33	n.a.	OSC (***)	1 100,00
TOTAL		10 824,00		73 253,37	829,96			2 335,87

NOTAS:

Os encargos com o CA são suportados de forma equitativa pela APL,S.A. e pela APSS,S.A.
A PCA, Dr.ª Lúcia Sequeira cessou funções na empresa em 01/03/2021

(*) Nos termos da Lei n.º42/2016, de 28 de Dezembro

(**) Apoios sociais (Subsídio de Estudos) e regime Complementar de Saúde

(***) Apoios sociais (Subsídio de Estudos)

(****) Regime Complementar de Saúde

(Unid: euros)

Membro do CA	Gastos anuais associados a Deslocações em Serviço (€)					
	Deslocações em Serviço	Custo com Alojamento	Ajudas de Custo	Outras		Gasto total com viagens
				Identificar	Valor	
Maria Lúcia Ferreira Sequeira *	0,00	0,00	0,00			0,00
José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco	37,55	125,00	0,00			162,55
Ricardo Miguel Medeiros dos Santos	139,43	147,37	80,42	taxi	28,75	395,97
Ricardo Jorge de Sousa Roque	37,55	0,00	0,00			37,55
Carlos Alberto do Maio Correia	2 608,82	750,00	259,13	**	465,48	4 083,43
TOTAL						4 679,50

NOTAS:

* Cessou funções na empresa em 01/03/2021

** TESTE COVID+FARMÁCIA+VISTO+CONSULTA VIAJANTE+MEIA ESTADIA+EMISSÃO VISTO

Ao contrário do que sucede com as remunerações e respetivos encargos, que são repartidos equitativamente com a APSS, os gastos com deslocações apenas são repartidos se respeitarem a temas comuns a ambas as administrações.



Orientação

3) **Fiscalização** - Aplicação das orientações relativas às remunerações vigentes em 2020

a) Conselho Fiscal

Mandato	Cargo	Nome	Designação		Estatuto Remuneratório Fixado (mensal) €	N.º de Mandatos
			Forma	Data		
Início - Fim						
2020-2022	Presidente	Ana Paula Gomes Azurara	DSUE	02/12/2020	1 362,01	1
2020-2022	Vogal Efetivo	Tiago Manuel Rodrigues Estevinho	DSUE	02/12/2020	1 021,51	1
2020-2022	Vogal Efetivo	Ana Cristina Rugeiro da Cruz e Silva	DSUE	02/12/2020	1 021,51	1
2020-2022	Vogal Suplente	Rui Miguel Marques Neves Pinho Bandeira	DSUE	02/12/2020	1 021,51	1

OBS:

DSUE - Deliberação Social Unânime por escrito

Nome	Remuneração Anual 2021 (€)		
	Bruta (1)	Redução Remuneratória (2)	Valor Final (3) = (1)-(2)
Ana Paula Gomes Azurara	20 492,67	0,00	20 492,67
Tiago Manuel Rodrigues Estevinho	15 369,54	0,00	15 369,54
Ana Cristina Rugeiro da Cruz e Silva	15 369,54	0,00	15 369,54
Rui Miguel Marques Neves Pinho Bandeira	0,00	0,00	0,00
TOTAL	15 369,54	0,00	15 369,54

Nota: Os membros do Conselho Fiscal apenas foram abonados em janeiro de 2021 com efeitos à data da nomeação (02.12.2020)

b) Revisores Oficiais de Contas

Em 17 de janeiro de 2018 foi eleito novo Revisor Oficial de Contas para efeitos de revisão das contas anuais relativas aos exercícios de 2016, 2017 e 2018, devido ao anterior ROC ter atingido em maio de 2017 o número limite de mandatos.

Para os anos 2019 a 2021 procedeu-se à extensão da referida prestação de serviços através da celebração de dois aditamentos ao contrato inicial, o segundo dos quais com efeitos a 20/12/2021.



Mandato	Cargo	Identificação			Designação			N.º de anos de funções exercidas no grupo	N.º de anos de funções exercidas na sociedade
		Nome	N.º de inscrição OROC	N.º de registo CMVM	Forma	Data	Data do Contrato		
2016-2018	ROC	Efetivo: Vitor Almeida & Associados, SROC	191	20161491	DSUE	17/01/2018	04/04/2018	n.a	6
		representada por: Vitor Manuel Batista de Almeida	691	20160331					
		Suplente: Rosa, Correia e Associados, SROC, S.A.	143	20161455					

Nome ROC/FU	Valor anual do contrato de prestação de serviços 2021 (€)			Valor anual de serviços adicionais 2021 (€)			
	Valor (1)	Reduções (2)	Valor final (3) = (1) - (2)	Identificação do serviço	Valor (1)	Reduções (2)	Valor final (3) = (1) - (2)
Vitor Almeida & Associados, SROC	18 387,22	0,00	18 387,22	Não existiram serv. adicionais			

B. Auditor Externo

Não aplicável. Nos termos do n.º 1 do art.º 5.º, dos estatutos "A sociedade tem como órgãos sociais a assembleia geral, o conselho de administração, o conselho fiscal e o revisor oficial de contas ou sociedade de revisores oficiais de contas (...)".

8.7. Estatuto do Gestor Público (art.ºs 32.º e 33.º)

Orientação

Aplicação do disposto no artigo 32.º e 33.º do Estatuto do Gestor Público, no que se refere:

- a) À não utilização de cartões de crédito nem de outros instrumentos de pagamento por gestores públicos, tendo por objeto a realização de despesas ao serviço da empresa;*
- b) Ao não reembolso a gestores públicos de quaisquer despesas que caiam no âmbito do conceito de despesas de representação pessoal.*

Conforme o disposto no art.º 32.º do Estatuto do Gestor Público, os membros do Conselho de Administração da APL não utilizaram cartão de crédito ou outros instrumentos de pagamento para realização de despesas ao serviço da empresa nem lhes foi efetuado qualquer reembolso de despesas de representação pessoal.



c) Ao valor das despesas associadas a comunicações, que incluem telefone móvel, telefone domiciliário e internet.

Membro do CA (Nome)	Gastos com Comunicações (€)		
	Plafond Mensal Definido	Valor Anual 2021	Observações
Maria Lídia Ferreira Sequeira *	80,00	23,97	
José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco	80,00	141,03	
Ricardo Miguel Medeiros dos Santos	80,00	165,09	
Ricardo Jorge de Sousa Roque	80,00	142,72	
Carlos Alberto do Maio Correia	80,00	258,10	
TOTAL		730,91	

NOTAS:

Os montantes indicados são suportados de forma equitativa pela APL,S.A. e pela APSS,S.A.

Os eventuais excedentes ao plafond fixado são suportados pelos utilizadores.

* Cessou funções na empresa em 01/03/2021

d) Ao valor de combustível e portagens afeto mensalmente às viaturas de serviço.

Membro do CA (Nome)	Plafond Mensal Combustível e Portagens	Gastos anuais associados a viaturas (€)			
		Combustível	Portagens	Total	Observações
Maria Lídia Ferreira Sequeira *	486,44	117,47	34,99	152,46	(a)
José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco	389,15	1 042,18	444,20	1 486,38	(b)
Ricardo Miguel Medeiros dos Santos	389,15	1 705,52	683,76	2 389,28	(a)
Ricardo Jorge de Sousa Roque	389,15	1 022,00	455,37	1 477,37	(a)
Carlos Alberto do Maio Correia	389,15	1 664,17	808,85	2 473,02	(b)
TOTAL				7 978,51	

(a) Viatura da APL, S.A.

(b) Viatura da APSS, S.A.

NOTAS:

Os montantes indicados são suportados de forma equitativa pela APL,S.A. e pela APSS,S.A.

Os eventuais excedentes ao plafond fixado são suportados pelos utilizadores.

* Fixado nos termos do n.º 3 do art.º33.º do EGP

** Cessou funções na empresa em 01/03/2021

8.8. Despesas não documentadas ou confidenciais

Orientação

Aplicação do disposto no n.º 2 do artigo 16.º do RJSPE e do artigo 11.º do EGP, que proíbe a realização de despesas não documentadas ou confidenciais

Todas as despesas realizadas se encontram documentadas. Não existem despesas confidenciais.



8.9. Relatório sobre remunerações

Orientação

Elaboração (de três em três anos) e divulgação de relatório sobre remunerações pagas a mulheres e homens, conforme determina o n.º 2 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 18/2014, de 7 de março

O referido diploma determina que "(...) as empresas do sector empresarial do Estado promovam, de três em três anos, a elaboração de um relatório, a divulgar internamente e a disponibilizar no respetivo sítio na Internet, sobre as remunerações pagas a mulheres e homens tendo em vista o diagnóstico e a prevenção de diferenças injustificadas naquelas remunerações."

No se refere concretamente a remunerações, as mesmas são fixadas por Portaria, numa tabela salarial única e comum a todas as administrações portuárias, que assenta numa lógica de carreiras/categorias e cargos de direção e chefia. O diploma prevê ainda as regras de atribuição das remunerações acessórias. Como tal, o risco de discriminação encontra-se, por esta via, controlado.

O relatório sobre as remunerações pagas a mulheres e homens, tendo em vista o diagnóstico e a prevenção de diferenças injustificadas naquelas remunerações pode ser consultado na página da internet da APL em:

<https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes>

8.10. Gestão de Risco e Infrações Conexas / Prevenção da Corrupção

Orientação

Elaboração e divulgação de relatório anual de prevenção da corrupção conforme disposto no n.º 1 do artigo 46.º do RJSPE

A APL, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 46º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, dispõe de Plano de Prevenção de Riscos de Gestão incluindo os Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, bem como elaborou o Relatório Anual de Execução do Plano de Prevenção de Riscos de Gestão incluindo os Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, relativamente ao ano de 2021. Ambos os documentos estão divulgados no Portal da APL, SA. (<https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes>)



8.11. Contratação Pública

Orientação

- a) Indicação sobre o modo como foram aplicadas as normas de contratação pública vigentes em 2021, sendo que, nas empresas-mãe de grupos públicos, esse ponto deverá incluir todas as empresas em que estas participem maioritariamente.*
- b) Indicação dos procedimentos internos instituídos para a contratação de bens e serviços e se os mesmos são objeto de revisão periódica, com referência à última atualização.*

A APL é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, do Setor Empresarial do Estado dotada de jus imperium, regendo-se pelo disposto nos seus estatutos, pelas normas aplicáveis às sociedades anónimas, pelas normas especiais cuja aplicação decorra do objeto da sociedade, incluindo normas de direito público quando atue no uso de poderes de autoridade, e pelo direito privado, encontrando-se sujeita às regras de concorrência.

No que respeita aos procedimentos pré-contratuais adotados existem fundamentalmente dois diplomas com particular interesse e aplicação:

- a. A Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro (com as respetivas retificações e diplomas de regulamentação) que aprovou a Lei da Água, que prevê a atribuição de contratos de concessão e de licenças de utilização de parcelas do domínio público por prazos superiores a um ano seja efetuada através de procedimento concursal, designadamente concurso público.
- b. O Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, que aprovou o Código dos Contratos Públicos (CCP), alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto, estabelecendo a disciplina aplicável à contratação pública e o regime substantivo dos contratos públicos que revistam a natureza de contrato administrativo.

A APL é uma entidade adjudicante especial por ter sido criada para satisfazer necessidades de interesse geral, com caráter comercial, no setor dos transportes (por colocar à disposição dos transportadores marítimos e fluviais portos marítimos e interiores) sobre a qual o Estado exerce uma influência dominante (na medida em que tem a totalidade do seu capital social e dos direitos de voto e designa a totalidade dos titulares dos órgãos de administração e de fiscalização), nos termos do artigo 7.º n.º 1, alínea a) e artigo 9.º n.º 1, alínea b), subalínea ii), do CCP.

Nessa medida, tem sido entendimento da APL, sufragado em parecer externo, que o regime de contratação previsto no CCP é apenas aplicável quando relativo a contratos que digam direta e principalmente respeito a uma ou várias das atividades exercidas



pela APL no setor dos transportes e, cumulativamente, o respetivo objeto abranja prestações típicas dos seguintes contratos, com os seguintes limiares:

- € 5 382 000, para os contratos de empreitada de obras públicas;
- € 431 000, para os contratos públicos de fornecimentos de bens, de prestação de serviços e de concursos de conceção;

Através do Regulamento Delegado (UE) 2019/1829 (referente aos contratos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais), todos da Comissão Europeia datados de 30 de outubro de 2019, foram alterados os referidos limiares europeus, com efeitos a partir de 01 de janeiro de 2020.

Não é também vinculativa a aplicação do CCP no caso de contratação diretamente relacionadas com atividades direta e principalmente relacionadas com colocar à disposição dos transportadores marítimos e fluviais portos marítimos e interiores, mas de valor inferior aos limites indicados.

Não obstante, é atualmente orientação do Conselho de Administração que toda a contratação efetuada pela APL, seja tramitada ao abrigo do regime constante do Código dos Contratos Públicos.

Com efeito, na sequência da entrada em vigor do Decreto-lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto, foi revogado o Regulamento de Contratação de Bens, Serviços e Empreitadas da APL (publicado pela Ordem de Serviço n.º 4/2014, de 24 de março).

Atualmente toda a contratação tramita através da Divisão de Contratação Pública, preferencialmente por plataforma eletrónica, incluindo a concessão da utilização privativa do domínio público hídrico do Estado afeto à APL, através da aplicação dos preceitos contidos no CCP.

Exceção feita para algumas contratações cujo valor contratual não ultrapassa os 5 000 euros, efetuadas diretamente pelos serviços com posterior reporte à Divisão de Contratação Pública.

É efetuado o controlo dos valores adjudicados e pagos às entidades, por forma ao cumprimento do disposto no artigo 113.º, n.º 2, do CCP.

No caso dos procedimentos pré-contratuais por consulta prévia, é feito o controlo dos sócios que constituem as empresas a convidar, por forma a dar cumprimento ao n.º 2 do artigo 114.º, do CCP.



- c) *Indicação de quais os atos ou contratos celebrados, com valor superior a 5 000 000€, independentemente da espécie do ato ou contrato em causa, e se os mesmos foram sujeitos a visto prévio do Tribunal de Contas, conforme determina o artigo 47.º da Lei de Organização e Processo do Tribunal de contas (LOPTC)*

Não foram celebrados contratos de montante superior a 5 000 000 euros.

8.12. Sistema Nacional de Compras Públicas

Orientação

"Adesão da empresa ao Sistema Nacional de Compras Públicas (SNCP)"

A APL, S.A. aderiu ao Sistema Nacional de Compras Públicas como entidade voluntária.

No entanto, e após consulta à ANCP, tem-se verificado que as aquisições correntemente efetuadas não estão contempladas nos acordos-quadro disponíveis através desta agência ou têm especificidades que não permitem o recurso àquelas prestações nos moldes definidos, sendo mais vantajoso para a APL adquiri-las através de procedimentos pré-contratuais previstos no CCP.

8.13. Medidas de Otimização da estrutura de Gastos Operacionais

Orientações previstas no artigo 158.º do DLEO 2019, justificando detalhadamente o não cumprimento das orientações e objetivos definidos.

Nas alíneas seguintes indicam-se as orientações para os IPGs e o respetivo nível de cumprimento.

Caso tenha sido autorizada a exceção ao cumprimento das medidas de redução de custos, deverá ser indicado o respetivo Despacho autorizador.

Não foi autorizada exceção.

Na eventualidade de ter sido autorizada a utilização de outro indicador para medir a eficiência operacional, deverá ser apresentado um quadro de suporte do respetivo apuramento e sua evolução, e indicado o respetivo Despacho autorizador.

Não aplicável.

Caso se tenha verificado o aumento do número de Recursos Humanos face ao ano de 2020 deverá ser apresentado o respetivo Despacho autorizador, tendo em consideração o disposto no artigo 157.º do DLEO2019, bem como deverão ser indicados os gastos com o pessoal registados no ano decorrentes de novas contratações.

O número de recursos humanos decresceu face a 2020.

Caso se tenha verificado um aumento dos gastos operacionais e/ou uma diminuição do volume de negócios, decorrente da situação pandémica provocado pelo vírus SARS – Cov-2, deverá ser feita uma apresentação detalhada desses gastos e/ ou impactos no



volume de negócios, com apresentação dos correspondentes montantes e notas justificativas.

A referida situação refletiu-se quer no aumento de gastos operacionais, quer numa quebra do volume de negócios, tal como referido na alínea d).

EFICIÊNCIA OPERACIONAL	(valores em euros)							
	2021	2021	2020	2019	Variação 2021/2020		Variação 2021/2019	
	EXEC	ORÇ. (rev.)	Exec	Exec	Abs.	%	Abs.	%
(0) EBITDA	13 411 610	14 762 441	16 288 709	25 412 970	-2 877 099	-18%	-12 001 360	-47%
(1) CMVMC	--	--	--	--	--	--	--	--
(2) FSE	6 422 632	7 316 558	5 197 025	6 199 623	1 225 606	23,6%	223 009	3,6%
(3) Gastos Com pessoal	17 813 181	18 585 389	18 205 740	17 949 030	-392 559	-2,2%	-135 849	-0,8%
i Indemnizações pagas por rescisão	0	0	0	0	--	--	--	--
ii Valorizações remuneratórias	0	0	0	0	--	--	--	--
iii Impacto da aplicação dos IRCT	0	0	0	0	--	--	--	--
(4) Gastos Com pessoal sem os impactos i,ii,iii	17 813 181	18 585 389	18 205 740	17 949 030	-392 559	-2,2%	-135 849	-0,8%
(5) Impactos da pandemia por COVID-19 nos Gastos Operacionais	23 331	43 990	33 491	0	-10 160	-30,3%	23 331	--
(6) Gastos Operacionais para efeitos de apuramento da eficiência operacional (1)+(2)+(3)-(5)	24 212 482	25 857 957	23 369 275	24 148 653	843 207	3,6%	63 829	0,3%
(7) Volume Negócios (VN)	36 194 325	38 944 948	37 111 882	46 717 726	-917 557	-2,5%	-10 523 401	-22,5%
Subsídios à exploração (a)	0	0	0	0	--	--	--	--
Indemnizações compensatórias (a)	0	0	0	0	--	--	--	--
(8) Perda de receita decorrente da pandemia por COVID-19	5 160 876	966 479	6 292 937	-1 070 417	-1 132 062	-18,0%	6 231 293	-582,1%
(9) Volume de negócios para efeitos de apuramento da eficiência operacional (7)+(8)	41 355 200	39 911 427	43 404 819	45 647 308	-2 049 619	-4,7%	-4 292 108	-9,4%
(10) Peso dos Gastos Oper./Vol Negócios (6) / (9)	58,55%	64,79%	53,84%	52,90%	0,05 p.p.		0,06 p.p.	
i Deslocações e alojamento	5 241	32 340	8 829	37 556	-3 588	-40,6%	-32 315	-86,0%
ii Ajudas de custo	1 618	7 000	3 597	8 060	-1 979	-55,0%	-6 442	-79,9%
iii Gastos com a frota automóvel (c)	139 737	156 910	142 106	229 665	-2 369	-1,7%	-89 928	-39,2%
(11) Total = (i)+(ii)+(iii)	6 858	196 250	154 532	275 281	-147 673	-95,6%	-268 422	-97,5%
(12) Encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria	347 001	558 086	492 492	475 299	-145 491	-29,5%	-128 298	-27,0%

NOTAS:

a) Não existem subsídios à exploração nem indemnizações compensatórias.

b) Na linha "Perda de receita decorrente da pandemia por COVID-19" foram também deduzidos, no ano 2019, os principais efeitos do arresto de dois navios (que constitui um incremento extraordinário da receita)

c) Inclui gastos com rendas/amortizações, inspeções, seguros, portagens, combustíveis, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos.



EFICIÊNCIA OPERACIONAL	2021	2021	2020	2019	Variação 2021/2020		Variação 2021/2019	
	EXEC	Orç. (rev.)	Exec	Exec	Abs.	%	Abs.	%
N.º TOTAL DE RH - 31 Dezembro (a+b+c)	279	285	292	292	-13	-4%	-13	-4%
a. Órgãos Sociais (N.º de titulares)	9	9	10	9	-1	-10,0%	0	0,0%
Mesa de Assembleia Geral	2	2	2	2	0	0,0%	0	0,0%
Conselho de Administração	4	4	5	5	-1	-20,0%	-1	-20,0%
Conselho Fiscal (membros efetivos)	3	3	3	2	0	0,0%	1	50,0%
b. Cargos de Direção e Chefia (N.º de titulares) *	42	42	43	42	-1	-2,3%	0	0,0%
c. Restantes Trabalhadores (N.º)	228	234	239	241	-11	-4,6%	-13	-5,4%
d. N.º trabalhadores / N.º Cargos direção (c/b)	5,4	5,6	5,6	5,7	-0,1 p.p.		-0,3 p.p.	
e. N.º de viaturas	34	34	34	33	0	0,0%	1	3,0%

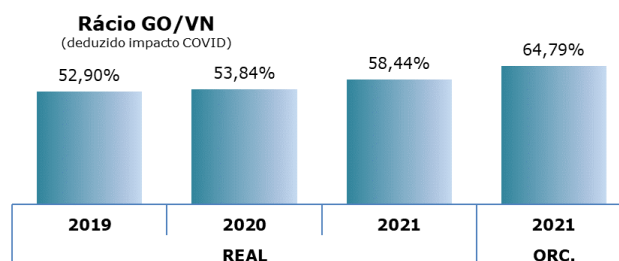
NOTA: * Chefias de níveis I a IV (ou equiparados), chefias art.º 4.º EPAP e chefias departamento de Pilotagem.

Rácio gastos operacionais/volume de negócios

Orientações

- Em 2021 o rácio dos Gastos Operacionais sobre o Volume de Negócios deve ser igual ou inferior ao verificado para 2019. No cálculo deste rácio poderão ser excluídas as receitas e as despesas justificadamente relacionadas com a pandemia, se as houver.
- Os gastos operacionais deverão evoluir a taxa percentual inferior à do volume de negócios (2021 face a 2019);
- Os aumentos da despesa em FSE não deverão ser percentualmente superiores à taxa de crescimento do volume de negócios.
- O aumento da despesa de pessoal (com exceção da relativa aos corpos sociais e descontado o efeito do absentismo) não deverá ser percentualmente superior ao do volume de negócios, independentemente do disposto em instrumentos de regulamentação coletiva do trabalho ou regulamentos internos, exceto se houver redução dos FSEs no mesmo montante.

Deduzidos os efeitos da pandemia sobre os gastos operacionais e sobre o volume de negócios (identificados no quadro anterior relativo à eficiência operacional, bem como, na alínea d) deste ponto 8.13) verifica-se um aumento do rácio GO/VN face aos anos anteriores devido ao aumento dos gastos operacionais conjugado com uma quebra do volume de negócios.





Redução de Gastos Operacionais

Orientação:

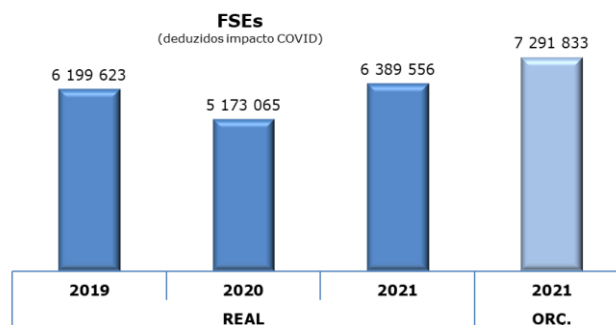
Em 2021 devem ser iguais ou inferiores ao valor mais alto entre os montantes estimados para 2020 ou os executados em 2019, os seguintes gastos operacionais:

- *Com pessoal, com exceção da relativa aos corpos sociais e descontado o efeito do absentismo;*
- *Conjunto dos encargos com Deslocações, ajudas de custo e alojamento e os associados à frota automóvel;*
- *Conjunto dos encargos com Contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria"*

As empresas do SEE apenas podem adquirir ou locar veículos para a frota operacional que se mostrem imprescindíveis à atividade da empresa, desde que seja demonstrada a respetiva e que a aquisição ou a locação seja expressamente autorizada no âmbito da aprovação do PAO.

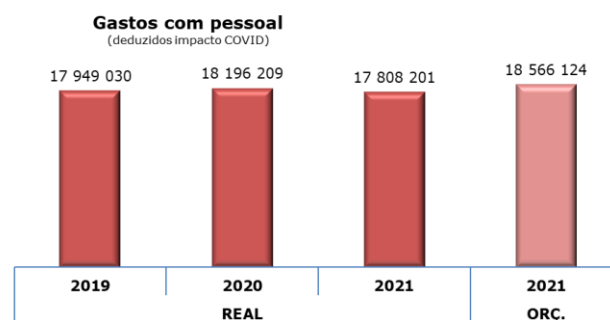
a.1 Fornecimentos e Serviços Externos

A variação observada ao nível dos FSEs resulta dos fatores indicados no ponto 9.2 deste relatório.



a.2 Gastos com pessoal

A variação observada ao nível dos gastos com pessoal resulta dos fatores indicados no ponto 9.2 deste relatório.



a.3 Deslocações, ajudas de custo e alojamento

Os condicionamentos decorrentes da pandemia impactaram as deslocações durante o ano 2020, prolongando-se ainda no ano 2021.



a.4 Frota automóvel

Apesar do aumento do n.º de viaturas (de 33 em 2019 para 34 em 2020 e 2021), os gastos associados à frota automóvel registaram uma redução gradual.

De referir que em 2019 ocorreu uma grande reparação da viatura associada ao scanner de contentores localizada em Alcântara e em 2020 foram adquiridas 8 viaturas elétricas, 5 Nissan Leaf e 3 Renault Kangoo e foram abatidas 7 viaturas.

Estudos, pareceres, projetos e consultoria – ver ponto 8.14.

Quadros de pessoal

Orientação – Durante o ano de 2021, as empresas do SEE devem adequar os seus quadros de pessoal às necessidades de uma organização eficiente, só podendo ocorrer aumento do número de trabalhadores desde que expressamente autorizado no ato de aprovação do PAO.

O recrutamento deve ser fundamentado numa análise custo-benefício, devendo estar reunidos os seguintes requisitos:

- Os encargos devem estar incluídos no PAO, evidenciando o impacto no ano da contratação e em cada ano do triénio, com identificação do montante das remunerações dos trabalhadores a contratar;
- O recrutamento deve ser imprescindível;
- Seja impossível satisfazer as necessidades por recurso a pessoal que se encontre em situação de valorização profissional ou ao abrigo de outros instrumentos de mobilidade;
- Sejam cumpridos atempada e integralmente os deveres de informação (Lei 57/2011, de 28/11)

Conforme indicado no ponto 6.1. deste relatório, no final de 2021, o total de efetivos ao serviço na empresa (CA+ trabalhadores e chefias) era de 273, o que traduz uma diminuição de 14 elementos face ao período homólogo de 2020, decréscimo esse justificado pelo efeito conjugado de 5 entradas e 19 saídas.

De referir também que a APL cumpriu atempada e integralmente os deveres de informação previstos na Lei n.º 104/2019, de 06 de setembro.



Impacto da situação pandémica no volume de negócios e nos gastos operacionais

No quadro seguinte ilustram-se as principais variações de ganhos nas diferentes áreas de atividade.

É de referir que nas áreas de negócio cruzeiros, náutica/marítimo turística e dominial as variações face ao ano 2019 refletem no essencial as quebras decorrentes da pandemia.

Já no que toca à atividade de carga, em termos genéricos, e na totalidade do movimento de mercadorias podemos afirmar que todo o mercado do Shipping e da movimentação de mercadorias terá sido de alguma forma afetado pela situação de pandemia e pelas alterações introduzidas nos processos logísticos, rotas e disponibilidade de navios, disponibilidade de contentores e aumento dos fretes e das matérias-primas. No entanto, no caso do porto de Lisboa, as quebras da movimentação de mercadorias nos últimos anos foram fortemente influenciadas pela instabilidade laboral, o que torna muito difícil a aferição do impacto efetivo da pandemia no movimento verificado no porto, com exceção de alguns segmentos muito específicos como o mercado dos granéis líquidos, que foi afetado pela redução do mercado das bancas (abastecimento de navios), e do mercado interno. A quebra do consumo terá também afetado o movimento de granéis sólidos, não sendo, no entanto, possível avaliar o impacto isolado de ambos os fatores referidos.

Assim, pela sua preponderância a quebra ao nível da carga / navios é identificada no quadro como consequência das greves e do efeito do arresto de dois navios no porto no ano 2019.

(Unid: euros)

Principais áreas afetadas	Total 2019 (Real)	Total 2021 (Real)	Variação 2021 face a 2019		
			Total	... dos quais	
			Arrestos 2019	Greves	COVID 2021
Atividade Carga/Outros navios	25 731 995	20 670 695	-5 061 300	-1 070 417	-3 354 690
Reg Tarifas -TUP navio, Pilotagem, Tarifa Resíduos, Uso de Equipamento, ISPS	9 659 359	5 871 587	-3 787 773	-1 070 417	-2 717 355
Concessões - Taxas Fixas e Variáveis	16 072 636	14 799 108	-1 273 528		-637 335
Atividade Cruzeiros	3 344 354	1 409 400	-1 934 954		-1 934 954
Reg Tarifas -TUP navio, Pilotagem, Tarifa de Passageiros, Resíduos e Uso de Equipamento	2 807 547	1 231 528	-1 576 019		-1 576 019
Concessões - Taxas Fixas e Variáveis	536 807	177 872	-358 935		-358 935
Atividade Náutica e Marit-Turística	2 277 569	2 122 990	-154 579		-154 579
Atividade Usos Dominiais	10 373 346	7 302 003	-3 071 343		-3 071 343



O impacto da pandemia ao nível dos gastos operacionais traduziu-se num acréscimo decomposto da seguinte forma:

(valores em euros)		
Gastos Operacionais - despesas COVID	2021	2020
FSE	18 351	23 960
Gastos Com pessoal	4 980	9 531

As despesas indicadas referem-se a material de proteção e desinfeção diverso, limpeza de instalações, recolha resíduos hospitalares e testes COVID

8.14. Contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria

Orientação – Indicação do modo como foi dado cumprimento ao disposto no n.º 7 do art.º 49 do DLEO 2019

DL exec. orçamental – n.º 1, art.º 49.º - (...) a decisão de contratar a aquisição de serviços cujo objeto sejam estudos, pareceres, projetos e serviços de consultoria ou outros trabalhos especializados de natureza intelectual, incluindo a renovação de eventuais contratos em vigor, apenas pode ser tomada em situações excecionais devidamente fundamentadas e desde que demonstrada a impossibilidade de satisfação das necessidades através de recursos próprios (...)

(...) n.º 7, art.º 49.º - As empresas públicas do setor empresarial do Estado devem evidenciar o cumprimento do procedimento regulado no presente artigo no respetivo relatório e contas.

Com reduções face aos anos anteriores, (respetivamente: -145 mil euros face a 2020 e -128 mil euros face a 2020), destacam-se neste âmbito como rubricas mais representativas:

(valores em euros)			
Principais rubricas estudos e assessoria	2019	2020	2021
Assessoria juridica	311 028	136 272	105 816
Estudos e pareceres associados a dragagens	104 132	233 519	114 602
Pareceres fiscais - IVA	8 000		19 500
Assessoria segurança no trabalho	22 660	22 399	22 486
Estudos atuariais	13 288	6 800	6 800
Projetos			
Campus do Mar		50 749	29 750
Shore-to-ship - Fornecimento de energia a navios		33 500	25 348
Alcantara Play			22 450



8.15. Princípio da Unidade de Tesouraria do Estado

Orientação

Cumprimento do Princípio da Unidade de Tesouraria do Estado, conforme previsto no artigo 28º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, artigo 160.º LOE2020 e art.º 115.º do DLOE 2019.

As EPNF devem identificar as disponibilidades e aplicações financeiras que mantêm junto do IGCP, bem como junto da Banca Comercial.

De acordo com o n.º 9 do art.º 115.º do DLOE 209 e n.º 6 do art.º 160 da LOE2020, os rendimentos de todas as aplicações financeiras auferidos pelas empresas públicas, em virtude do incumprimento do princípio da unidade de tesouraria e respetivas regras, ou dispensadas do cumprimento deste princípio, constituem receitas gerais do Estado até ao final do mês seguinte ao da sua obtenção ficando as empresas sujeitas a fazer prova da respetiva entrega. Deverá ser evidenciado o cumprimento desta obrigação através da indicação da data e do montante entregue ao Estado.

Em conformidade com o disposto no n.º 3 do artigo 28.º do RJSPE, conjugado com o n.º 2 do art.º 115.º do DLEO2019, as EPNF dispensadas do cumprimento do Princípio de Unidade de Tesouraria do Estado devem assegurar que prestaram a informação à DGTF, através do formulário SIRIEF para o efeito, sobre os montantes e as entidades em que se encontrem aplicada a totalidade das suas disponibilidades e aplicações financeiras, seja qual for a natureza das mesmas, incluindo receitas próprias.

A APL é uma empresa que, possuindo um passivo financeiro significativo, embora em trajetória descendente, recorre regularmente a financiamentos bancários e consequentemente, desenvolve uma gestão de tesouraria e de dívida muito ativa, o que exige um profundo envolvimento com a banca comercial para obtenção das melhores condições para os seus financiamentos.

Para além de manter os seus fundos disponíveis depositados no IGCP, A APL efetua todos pagamentos relativos à Fatura Única Portuária através de uma conta aberta especificamente para o efeito naquele instituto, em resultado do entendimento então obtido entre as autoridades portuárias e o IGCP.

As restantes contas mantêm saldos resultantes de cobranças efetuadas, nomeadamente em dinheiro, depósito de cheques (que sendo emitidos “não à ordem” não podem ser endossados e consequentemente tem de ser compensados via banca comercial) e pagamentos multibanco decorrentes da atividade diária.

A APL necessita ainda de efetuar levantamento de numerário, não disponibilizado pelo IGCP, para garantir a constituição de fundos de maneiço para ocorrer a despesas urgentes de montante reduzido, nomeadamente, no caso de intempéries, situações inesperadas, acidentes, reparações urgentes, reposição de consumíveis nas lanchas, VTS e equipamento dos pilotos, entre outras.



Periodicamente os fundos disponíveis são centralizados na conta do IGCP, com exceção dos montantes destinados aos cartões refeição, não disponibilizados pelo IGCP, cujo pagamento é suportado por estes saldos.

No quadro seguinte identificam-se as disponibilidades existentes no IGCP e na banca comercial no final de cada trimestre de 2021.

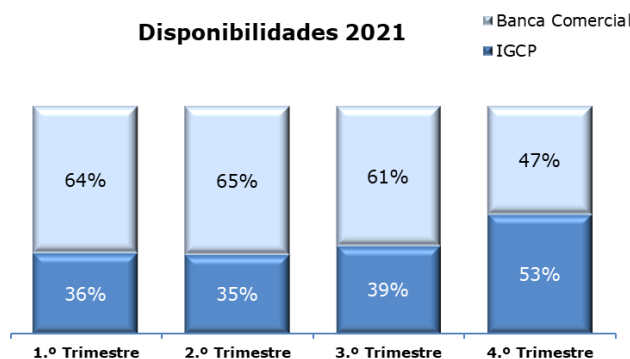
Não foram auferidos juros da banca comercial.

(Unid: €)

IGCP	1.º Trimestre	2.º Trimestre	3.º Trimestre	4.º Trimestre
Disponibilidades	3 563 895	2 543 576	3 142 670	6 416 107
Aplicações financeiras	0	0	0	0
Total IGCP	3 563 895	2 543 576	3 142 670	6 416 107

Banca Comercial	1.º Trimestre	2.º Trimestre	3.º Trimestre	4.º Trimestre
BANCO POPULAR PORTUGAL, SA	11 356	11 356	11 356	11 356
BANKINTER	50 096	49 177	89 177	49 008
BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA (PORTUGAL), SA	203 203	203 125	203 047	0
BANCO BIC PORTUGUES, SA	470 254	163 336	257 778	140 736
BANCO PORTUGUES DE INVESTIMENTO, SA	447 873	428 917	428 917	28 896
CAIXA GERAL DE DEPOSITOS, SA	954 727	350 920	1 518 398	972 980
MILLENNIUM BCP	3 240 022	2 297 449	1 462 032	3 480 198
MONTEPIO INVESTIMENTO, SA	95 670	95 670	95 670	0
NOVO BANCO, SA	843 383	1 001 793	806 057	1 051 478
BANCO SANTANDER TOTTA, SA	119 574	107 139	86 335	49 763
Total Banca Comercial	6 436 156	4 708 882	4 958 765	5 784 416

Total de Disponibilidades	10 000 051	7 252 458	8 101 435	12 200 523
----------------------------------	-------------------	------------------	------------------	-------------------





Para além das contas de DO, os depósitos no Novo Banco e na Caixa Geral de Depósitos estão associados a uma “escrow account” para amortização do empréstimo contraído para a construção das Agências Europeias. A 31/12/2021 os saldos das referidas contas eram os seguintes:

- CGD – 42 532 euros;
- Novo Banco – 584 353 euros.

A partir de janeiro de 2021 as remunerações dos funcionários passaram a ser processadas diretamente pelo IGCP, reduzindo, substancialmente, os níveis de liquidez na conta do Millennium BCP que suportava estas operações e conseqüentemente, aumentando o nível de centralização de fundos na tesouraria do Estado.

Sendo a APL uma EPNR que, ao contrário das empresas que integram o perímetro orçamental, é obrigada a recorrer ao mercado bancário para financiar os seus investimentos e considerando que o princípio da UTE, tende a eliminar o relacionamento das empresas com a banca comercial, o seu cumprimento integral prejudica fortemente a APL inviabilizando uma gestão financeira eficiente e prejudicando os resultados do exercício por via dos custos com as operações de financiamento.

Assim, pelo ofício 669907, de 13/01/2021 foi solicitada à DGTF a respetiva isenção parcial (até a um montante equivalente a 50% do total das suas disponibilidades de caixa). Em 20/12/2021 foi proferido despacho de isenção parcial pelo IGCP no sentido de:

"(...) excepcionar do cumprimento da UTE, para os anos de 2021 e 2022, somente os seguintes serviços, nos termos abaixo indicados:

- a) Os valores inerentes aos empréstimos bancários contraídos (valores estritamente necessários para o serviço do empréstimo, nas datas previstas para o efeito);*
- b) Os valores necessários para o carregamento dos cartões pré-pagos;*
- c) À cobrança de receitas através da utilização da vertente credora dos débitos diretos, cujos montantes arrecadados devem ser quinzenalmente transferidos para contas da APL no IGCP. "*

De referir adicionalmente que para os anos anteriores foram proferidos despachos no sentido de excepcionar a APL do cumprimento deste princípio de isenção da UTE.

No ano de 2022 a APL pretende implementar o sistema DUC, Documento Único de Cobrança, integrando todas as receitas das diferentes Áreas de Negócio.



8.16. Auditorias do Tribunal de Contas nos últimos 3 anos

Orientação

"Divulgação das recomendações dirigidas à empresa resultantes de Auditorias conduzidas pelo Tribunal de Contas nos últimos 3 anos, bem como das medidas tomadas na sua adoção e o respetivo resultado."

No período 2019-2021 não foi efetuada nenhuma auditoria do Tribunal de Contas à APL.

8.17. Plano para a Igualdade

Orientação

"Elaboração e divulgação do Plano para a Igualdade (anual) e indicação do cumprimento da obrigação de comunicação às Comissões competentes, nos termos conjugados do art.º 3.º e do n.º 3 do art.º 6.º do Despacho Normativo n.º 18/2019, de 21 de junho"

(art.º 7.º, Lei n.º 62/2017, de 1 de agosto).

Em 2020 foi publicado o Plano de Igualdade para 2021, pela Ordem de Serviço n.º 10/2020, de 4 de setembro, tendo sido igualmente disponibilizado no portal da APL:

<https://www.portodelisboa.pt/relatorio-e-publicacoes>

Procedeu-se ainda ao envio à CITE e à CIG em 03/09/2020 por correio eletrónico.

8.18. Demonstração não financeira

Orientação

"Elaboração e divulgação da demonstração não financeira prevista nos art.º 66.º-B ou 508.º - G do CSC, contendo, no mínimo a informação indicada nos n.ºs 2 dos mencionados artigos". Esta informação deverá ser preferencialmente apresentada em relatório separado do Relatório de Gestão, em anexo ao RGS.

O Relatório de Sustentabilidade encontra-se em anexo ao presente relatório.

8.19. Informação Site do SEE

Orientação

"Deverá, ainda, ser preenchido o quadro infra relativo à informação que se encontrava divulgada a 31 de dezembro de 2021 no site do SEE (portal da DGTF)"



Informação a constar no site do SEE	Divulgação		Comentários
	S / N / NA	Data atualização	
Estatutos	S		
Caracterização da empresa	S		
Função de tutela e acionista	S		
Modelo de Governo / Membros dos órgãos sociais	S		
- Identificação dos órgãos Sociais	S		
- Estatuto remuneratório fixado	S		
- Divulgação das remunerações auferidas pelos órgãos sociais	S		
- Identificação das funções e responsabilidades dos membros do Conselho de Administração	S		
- Apresentação das sínteses curriculares dos membros dos órgãos sociais	S		
Esforço Financeiro Público	S		
Ficha síntese	S		
Informação Financeira e Histórica atual	S		
Princípios do Bom governo	S		
- Regulamentos internos e externos a que a empresa está sujeita	S		
- Transações relevantes com entidades relacionadas	S		
- Outras Transações	S		
- Análise da sustentabilidade da empresa nos domínios:	S		
Económico	S		
Social	S		
Ambiental	S		
- Avaliação do cumprimento dos Princípios de Bom Governo	S		
- Código de Ética	S		



9. ANÁLISE ECONÓMICO-FINANCEIRA

9.1 Rendimentos e Ganhos

9.2 Gastos e Perdas

9.3 Endividamento e juros associados

9.4 Prazos Médios de Pagamento e Recebimento

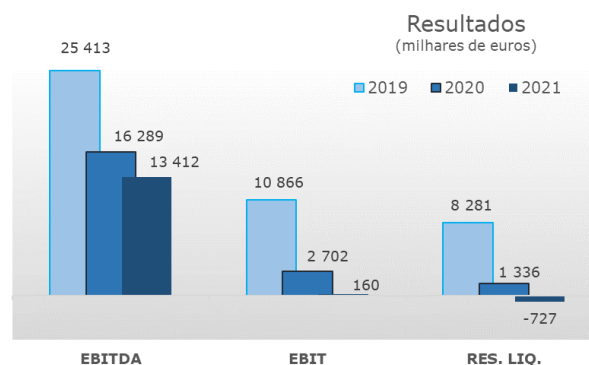
9.5 Investimento



ANÁLISE ECONÓMICO-FINANCEIRA

A APL encerrou o ano de 2021 com resultado líquido negativo de 727 mil euros, espelhando claramente o efeito da pandemia provocada pelo SARS-Cov-2, bem como os impactos da redução de linhas de navegação devido às greves da estiva observadas ainda em 2020.

Destacam-se como quebras mais significativas as ocorridas nas vendas e serviços prestados e em outros rendimentos e ganhos, sendo as variações dos gastos menos expressivas em termos absolutos, como se detalha mais adiante.



9.1. Rendimentos e Ganhos

(Unidade: Euro)

2021	2020	2019	Rendimentos e Ganhos	VAR 21/20	VAR 21/19	ORÇ 2021 rev
25 228 317	25 607 008	32 969 900	Vendas e Serviços Prestados	-1,5%	-23,5%	27 955 470
			Trabalhos para Própria Entidade	--	--	
			Subsídios à Exploração	--	--	
30 085	110 252	234 955	Reversões	-72,7%	-87,2%	
		139 584	Ganhos/Aumento Justo Valor	--	-100,0%	
15 762 578	16 914 579	19 916 608	Outros Rendimentos e Ganhos	-6,8%	-20,9%	15 502 260
			Juros e Rend. Similares Obtidos	--	--	
41 020 980	42 631 838	53 261 048	Total	-3,8%	-23,0%	43 457 730

Com uma redução global de ganhos na ordem dos 12 240 mil euros relativamente a 2019 (-23,0%) e de 1 611 mil euros face a 2020 (-3,8%) destacam-se as seguintes variações:

- Vendas e serviços prestados : rubrica de maior peso no universo dos ganhos, foi também a que sofreu a maior quebra absoluta (-7 742 mil euros face a 2019 e - 379 mil euro face a 2020) por via de:
 - TUP Navio e Tarifa de pilotagem – quebra conjunta de 5 321 milhares de euros (-44,8%) que em 2019, assinalam-se como principais fatores:



- A faturação referente a dois navios arrestados no porto, que representou em 2019 um ganho relevante de caráter extraordinário no âmbito destas duas rubricas (1 070 mil euros);
 - A quebra de tráfego de navios decorrente das greves ocorridas no início de 2020, com prolongamento dos efeitos em 2021;
 - O contexto de pandemia, que continuou a afetar a maior parte do ano 2021, com implicações na suspensão total dos navios de passageiros (que iniciaram as escalas apenas a partir de julho de 2021) e ainda o reflexo de alguma quebra do consumo no tráfego de navios e na movimentação de carga.
- As Taxas fixas e variáveis faturadas no âmbito das concessões, e que integram ganhos referentes a carga, cruzeiros e a alguns usos dominiais - sofreram no seu conjunto um decréscimo de 2 144 milhares de euros relativamente a 2019 (-12,0%), salientando-se também aqui o efeito combinado da pandemia (mais evidente nos cruzeiros e usos dominiais) e das greves (mais marcante nas concessões de carga).

Face a 2020 o decréscimo absoluto foi de 658 mil euros.

De relevar no âmbito da componente fixa das taxas das concessões de carga um decréscimo absoluto significativo, para o qual foi determinante o TML, cujo prazo contratual foi objeto de prorrogação em 2021, não se encontrando associada ao novo período uma componente fixa. Este último fator esteve aliás na base da variação negativa destas taxas face a 2020, já que as restantes (taxas da atividade de cruzeiros e restantes taxas variáveis) evidenciaram alguma recuperação.

- Na atividade de náutica de recreio e atividade marítimo-turística, o decréscimo face a 2019 foi menos marcante quer em valor absoluto, quer em termos proporcionais (- 155 mil euros; -6,8%) que nas outras grandes rubricas de serviços prestados. Não obstante, esta área de negócio foi também afetada pela pandemia, com menor rotação de embarcações, e pela redução da capacidade disponível nas docas devido a alguns problemas verificados nas infraestruturas. Estes constrangimentos implicaram também menos licenciamentos no âmbito da atividade marítimo-turística.
- Outros rendimentos e ganhos : (- 4 154 mil euros face a 2019 e - 1 152 mil euros face a 2020), destacam-se:
- As Taxas de uso privativo referentes a usos dominiais, com uma quebra significativa pelo efeito das isenções concedidas aos clientes cuja natureza dos negócios foi mais afetada pelas medidas decretadas no âmbito do confinamento. Destaque neste



âmbito para o uso de edificações (- 2 288 mil euros face a 2019 e - 301 mil euros face a 2020);

- A rubrica de anulação de gastos de anos anteriores assumiu em 2019 especial relevo na medida em que integrou a restituição parcial de juros de mora devida pela AT e relativa à inspeção ao IVA do ano 2013 e ainda as depreciações da Doca de Pedrouços, também na sequência da referida inspeção (variação global de -724 mil euros face a 2019);
- A rubrica de imputação de bens a reverter das concessões apresenta também em 2021 uma variação relevante face aos anos anteriores (-479 mil euros para 2019 e -464 mil euros para 2020) que decorre do reconhecimento do efeito da prorrogação de 5 anos concedida às concessões TMB e TMPB. Conforme se refere mais adiante, esta alteração tem igualmente impacto ao nível dos gastos (amortizações), uma vez que associados ao registo dos bens das concessões no imobilizado da APL, são efetuados lançamentos de imputação de rendimentos e as respetivas depreciações;

Variações comparativamente menos expressivas são as referentes a Reversões e Ganhos/Aumento Justo Valor, embora também neste casos se tenham verificados diminuições face a 2019 e 2020:

- Reversões de imparidades: - 205 mil euros face a 2019, ano que foi influenciado pelo pagamento de parte da dívida do navio anteriormente arrestado, dando origem à anulação da imparidade constituída; -80 mil euros face a 2020;
- Ganhos de Justo Valor: - 140 mil euros face a 2019, ano em que se venceu um dos financiamentos existentes, associado a um derivado que veio até então permitindo obter alguns ganhos de justo valor.

Volume de Negócios

Ainda no âmbito dos ganhos, mas na perspetiva do Volume de Negócios da empresa (indicador que integra, para além das Vendas e Serviços Prestados, uma parte das receitas contabilizadas em Outros Rendimentos e Ganhos) apresenta-se a seguinte evolução:



(Unidade: Euro)

2021	2020	2019	Volume de Negócios	VAR 21/20	VAR 21/19	ORÇ 2021rev
7 071 561	6 753 466	12 468 955	Regulamento de Tarifas	4,7%	-43,3%	6 746 845
15 764 432	16 422 223	17 908 847	Concessões	-4,0%	-12,0%	17 157 645
2 122 990	2 197 117	2 277 569	Náutica Recreio e Ativ. Marít.-Turística	-3,4%	-6,8%	2 289 400
269 335	234 202	314 529	Outras Prestações de Serviços	15,0%	-14,4%	212 889
25 228 317	25 607 008	32 969 900	Serviços Prestados	-1,5%	-23,5%	26 406 780
6 817 895	7 269 040	9 416 938	Usos Dominiais	-6,2%	-27,6%	7 777 827
4 102 851	4 176 415	4 172 788	Rendas/Rendimentos Prop. Investimento	-1,8%	-1,7%	4 336 879
10 920 746	11 445 454	13 589 726	Outros Rendimentos e Ganhos	-4,6%	-19,6%	12 114 706
36 149 063	37 052 462	46 559 626	Volume Neg. Atividade Corrente	-2,4%	-22,4%	38 521 485
45 262	59 419	158 100	Rendimentos de anos anteriores	-23,8%	-71,4%	72 222
36 194 325	37 111 882	46 717 726	Volume Negócios - TOTAL	-2,5%	-22,5%	38 593 707

No quadro apresentado no final do ponto 8.13 (pág. 95) indicam-se os efeitos da pandemia no volume de negócios.

(Unid: Euros)

VOLUME DE NEGÓCIOS	CARGA			CRUZEIROS			DOMINIAIS			NR+MT			VÁRIOS		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS	20 849	21 539	25 953	1 409	764	3 344	787	1 011	1 299	2 146	2 197	2 278	37	96	96
Regulamento de Tarifas	5 872	6 124	9 659	1 232	629	2 808				23					1 2
TUP Navio	2 884	3 346	5 560	658	389	1 298									
Tarifa Pilotagem	2 625	2 532	3 788	386	162	1 229									
Tarifa Passageiros				24	11	119									
Tarifa Armazenagem	8	8	9												
Tarifa Uso Equipamentos	56	51	49	45	10	35				23					1 2
Taxa de Carbono				54											
Tarifa Resíduos	298	186	254	65	57	126									
Concessões	14 799	15 276	16 073	178	135	537	787	1 011	1 299						
Taxas Fixas	9 081	9 617	9 598	116	78	311	787	1 011	1 299						
Taxas Variáveis	5 719	5 659	6 475	61	57	226									
Náutica de Recreio e Ativ. Marítimo-Turística										2 123	2 197	2 278			
Estacionamento a Nado										1 674	1 769	1 844			
Estacionamento em Terra										117	109	130			
Atividade Marítimo-Turística										314	306	282			
Licenciamentos										9	12	17			
Outros										8	1	4			
Outras Prestações de Serviço	178	139	221										37	95	94
Fornecimentos													3	4	12
Repartição ISPS	178	139	221												
Outros															
OUT. REND. OPERACIONAIS							10 617	10 923	13 247						
Rendas de Usos Dominiais							6 515	6 747	9 074				303	522	343
Rendas/Rendim. Prop. Investimento							4 103	4 176	4 173						
TOTAL VOLUME NEG. DA ATIVIDADE CORRENTE	20 849	21 539	25 953	1 409	764	3 344	11 405	11 935	14 546	2 146	2 197	2 278	340	618	439
Rendimentos de anos anteriores													45	59	158
TOTAL VOLUME NEGÓCIOS	20 849	21 539	25 953	1 409	764	3 344	11 405	11 935	14 546	2 146	2 197	2 278	385	678	597



9.2. Gastos e Perdas

Conforme indicado no quadro seguinte, o nível global de gastos apurado no final do ano 2021 ficou aquém do suportado em 2019 (-941 mil euros) mas superou o verificado no ano transato (+801 mil euros).

(Unidade: Euro)

2021	2020	2019	Gastos e Perdas	VAR 21/20	VAR 21/19	ORÇ 2021 rev
6 422 632	5 197 025	6 199 623	Fornecimentos e Serviços Externos	23,6%	3,6%	7 316 558
17 813 181	18 205 740	17 949 030	Gastos com o Pessoal	-2,2%	-0,8%	18 585 389
13 024 057	13 586 833	13 393 556	Depreciações e Amortizações	-4,1%	-2,8%	13 465 961
1 174 850	458 284	792 422	Perdas por Imparidade	156,4%	48,3%	370 000
			Perdas/Redução Justo Valor	--	--	
334 549	307 037	470 132	Provisões	9,0%	-28,8%	120 000
2 091 949	2 175 043	2 432 178	Outros Gastos e Perdas	-3,8%	-14,0%	2 303 342
607 989	723 696	1 158 303	Juros e Gastos Similares Suport.	-16,0%	-47,5%	690 359
41 469 208	40 653 659	42 395 244	Total	2,0%	-2,2%	42 851 608

- Fornecimentos e Serviços Externos: foi a rubrica que apresentou o aumento absoluto mais expressivo face ao ano anterior (+1 226 mil euros), registando-se uma menor variação face ao ano 2019 (+223 mil euros).
 - . Destaca-se neste âmbito a conta de dragagens que, conforme se observa no quadro seguinte, explica em grande medida esta evolução (+836 mil euros face a 2019; +1 287 mil euros face a 2020). Considerando as dragagens (componente de empreitada) e os trabalhos associados (parte dos quais contabilizados em trabalhos especializados) a evolução é a seguinte: 2019: 505 mil euros; 2020: 1 121 mil euros; 2021: 1 817 mil euros.
 - . Apresentando uma tendência crescente face aos anos anteriores realçamos ainda as rúbricas de:
 - Vigilância e segurança – aumento do valor da prestação de vigilância nos postos fixos, de acordo com os termos contratuais.
 - Limpeza, Higiene e Conforto – aumento de gastos de recolha de resíduos a navios e alteração do prestador referente à manutenção de espaços verdes.



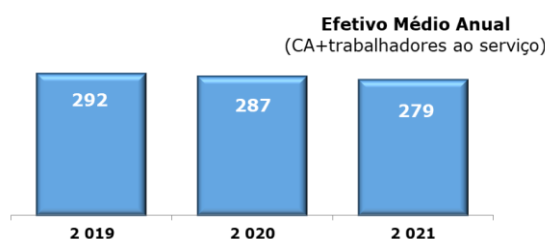
(Unidade: Euro)

2021	2020	2019	Fornecimentos e Serviços Externos	VAR 21/20	VAR 21/19	ORÇ 2021 rev
395 048	540 883	608 194	Trabalhos Especializados	-27,0%	-35,0%	684 092
103 039	180 219	194 950	Publicidade e Propaganda	-42,8%	-47,1%	135 867
859 333	820 013	805 617	Vigilância e Segurança	4,8%	6,7%	941 403
			Conservação e Reparação	--	--	
1 739 667	452 744	903 996	Dragagens	284,2%	92,4%	1 600 000
411 467	522 552	592 266	Obras, reparações e manut. diversas	-21,3%	-30,5%	739 072
807 635	765 772	770 034	Assistência Técnica	5,5%	4,9%	992 668
95 851	82 064	143 651	Combustíveis	16,8%	-33,3%	108 640
643 223	613 786	706 559	Água e eletricidade	4,8%	-9,0%	688 416
121 700	131 843	173 638	Rendas e alugueres	-7,7%	-29,9%	95 561
59 975	61 012	68 509	Comunicações	-1,7%	-12,5%	82 136
199 475	193 422	165 671	Seguros	3,1%	20,4%	202 267
699 660	631 269	667 357	Limpeza, Higiene e Conforto	10,8%	4,8%	712 278
286 559	201 446	399 183	Outros FSE	42,3%	-28,2%	334 158
6 422 632	5 197 025	6 199 623	Total	23,6%	3,6%	7 316 558

- Gastos com o Pessoal: Observa-se uma redução face aos anos anteriores (2019: -136 mil euros; 2020: -393 mil euros) essencialmente devido à redução do efetivo médio (-13 elementos face a 2019), conforme se ilustra no gráfico seguinte (vide também quadro do ponto 8.13, página 92).

(Unidade: Euro)

2021	2020	2019	Gastos com o Pessoal	VAR 21/20	VAR 21/19	ORÇ 2021 rev
224 694	235 639	232 401	Remuneração dos Órgãos Sociais	-4,6%	-3,3%	218 755
13 778 751	13 935 895	13 766 105	Remuneração do Pessoal	-1,1%	0,1%	14 346 138
66 985	45 404	74 574	Benefícios Pós-emprego	47,5%	-10,2%	80 862
3 204 365	3 262 173	3 212 572	Encargos sobre Remunerações	-1,8%	-0,3%	3 343 077
480 971	582 691	566 694	Seguros e Ação Social	-17,5%	-15,1%	516 280
57 414	143 939	96 682	Outros Gastos com o Pessoal	-60,1%	-40,6%	80 277
17 813 181	18 205 740	17 949 030	Total	-2,2%	-0,8%	18 585 389





Gastos Operacionais - Considerando os Fornecimentos e Serviços Externos e Gastos com Pessoal no seu conjunto, observamos algum crescimento face aos anos anteriores devido ao acréscimo em FSEs anteriormente explicado.

(Unidade: Euro)

2021	2020	2019	Gastos Operacionais	VAR 21/20	VAR 21/19	ORÇ 2021 rev
6 422 632	5 197 025	6 199 623	Fornecimentos e Serviços Externos	23,6%	3,6%	7 316 558
17 813 181	18 205 740	17 949 030	Gastos com o Pessoal	-2,2%	-0,8%	18 585 389
24 235 813	23 402 766	24 148 653	Total	3,6%	0,4%	25 901 947

Quanto às variações dos restantes gastos são de referir os seguintes aspetos:

Depreciações e amortizações – As reduções mais significativas correspondem a amortizações de bens a reverter das concessões (abate de bens de uma concessão no final de 2020) e a propriedades de investimento (reclassificação do Edifício Vasco da Gama de Propriedades de Investimento para Ativos Não Correntes Detidos para Venda no final de 2020).

Perdas por Imparidade – Verifica-se em 2021 um valor mais elevado na rubrica de clientes. Em 2019 a conta de perdas relativas a ativos fixos tangíveis em curso (neste caso, o projeto Via Lisboa) apresentou um montante expressivo. No entanto, a referente a clientes apresentava, em contrapartida, um saldo nulo na medida em que ocorreu a reversão relativa à faturação do navio arrestado no porto até meados de 2019.

Provisões – Referem-se a processos judiciais em curso (vide observação sobre os movimentos do ano na Nota15 do ponto 10.2 – Notas às Demonstrações Financeiras)

Outros Gastos e Perdas – Com redução do valor total em 2021 face aos anos anteriores, destaca-se como rubrica principal o encargo que constitui a entrega de parte da receita da conta 72 à AMT/DGRM e que decresceu em função da mesma. Pela sua materialidade, são de mencionar em cada ano, para além destes fatores:

- 2019 – Anulação de faturação de anos anteriores respeitante ao navio arrestado;
- 2020 – Abate de bens a reverter de concessões;
- 2021 - Registo do custo com IVA não dedutível, na sequência da inspeção da AT ao ano 2017.

Juros e Gastos Similares Suportados – O decréscimo consistente dos encargos suportados decorre da redução do endividamento, conforme referido em mais detalhe no ponto 8.3.



9.3. Prazos Médios de Pagamento e Recebimento

Relativamente aos prazos médios de pagamentos e recebimentos verificou-se a seguinte evolução:

2021	2020	2019	Clientes e Fornecedores	VAR 21/20	VAR 21/19	ORÇ 2021 rev
47	50	56	Prazo Médio de Pagamentos (nos termos da RCM 34/2008, de 22 fev., com alteração Despacho 9870/2009, de 13 abril)	-6,0%	-16,1%	43
51	46	30	Prazo Médio de Recebimentos (Saldo clientes/Vol negócios) *365	10,6%	68,4%	--

No ponto 8.4 é abordado com mais detalhe a evolução o prazo médio de pagamentos. Quanto ao prazo médio de recebimentos, reflete em grande medida a conjuntura económica decorrente da pandemia.

9.4. Investimento

Apresenta-se no quadro seguinte uma retrospectiva do total de investimentos realizados no último triénio.

No ponto 8.1. deste relatório reporta-se a informação com maior detalhe, bem como os montantes inicialmente previstos para o ano 2021 no PAO2021-2023.

Destacam-se em 2021 pela sua materialidade os investimentos realizados em TIC – atualização de sistemas de informação e equipamentos, no Centro de segurança Portuária e ainda as intervenções relacionadas com a segurança da navegabilidade, designadamente com o sistema de monitorização e equipamentos de assinalamento marítimo.

2021	2020	2019	Investimentos	VAR 21/20	VAR 21/19	ORÇ 2021 rev
1 196 664	1 283 186	4 609 126		-6,7%	-74,0%	5 197 151

(Unidade: Euro)

(página deixada propositadamente em branco)



10. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E NOTAS

10.1. Demonstrações financeiras

Balanço

Demonstração de Resultados por Naturezas

Demonstração de Fluxos de Caixa

Demonstração de Alterações do Capital Próprio

10.2. Notas às Demonstrações Financeiras

(página deixada propositadamente em branco)

10.1. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS



Balço

		(Unidade: Euro)	
Rubricas	Notas	2 021	2 020
Ativo			
Ativo não Corrente			
Ativos Fixos Tangíveis	4	223 309 610,55	231 837 314,37
Propriedades de Investimento	5	45 450 868,64	47 184 456,64
Ativos Intangíveis	6	58 598 494,21	29 268 225,51
Diferimentos	11	1 598 940,24	
Outros ativos financeiros	12	9 081,23	6 722,04
Total do Ativo não Corrente		328 966 994,87	308 296 718,56
Ativo Corrente			
Clientes	7	6 493 532,09	5 986 718,12
Adiantam.tos a Fornecedores e Depósitos Caução	20	3 199,40	3 287,25
Estado e Outros Entes Públicos	8	1 397 628,95	2 965 674,45
Outras Conta a Receber	9	2 053 841,10	1 200 554,59
Diferimentos	10	555 113,82	395 993,85
Ativos não Correntes detidos para Venda	11		2 657 597,00
Caixa e Depósitos Bancários	13	12 230 273,60	11 116 861,83
Total do Ativo Corrente		22 733 588,96	24 326 687,09
Total do Ativo		351 700 583,83	332 623 405,65
Capital Próprio e Passivo			
Capital Próprio			
Capital Realizado	14	60 000 000,00	60 000 000,00
Reservas Legais	14	6 539 833,92	6 406 201,93
Outras reservas	14	83 574 051,67	82 730 164,10
Resultados Transitados	14	30 614 398,45	31 084 738,92
Outras variações do Capital Próprio	14	43 272 140,36	44 404 734,68
Resultado Líquido do Período	14	-726 591,55	1 336 319,86
Total do Capital Próprio		223 273 832,85	225 962 159,49
Passivo			
Passivo não Corrente			
Provisões	15	3 634 444,00	3 299 894,77
Financiamentos obtidos	16	18 371 121,31	24 587 145,79
Responsabilidades por Benefícios Pós-Emprego	17	5 848 377,30	6 758 393,10
Passivos por Impostos Diferidos	18	3 900 967,49	3 636 548,38
Outras Contas a Pagar	19	9 348 140,51	9 711 293,10
Total do Passivo não Corrente		41 103 050,61	47 993 275,14
Passivo Corrente			
Fornecedores	20	929 895,04	921 053,15
Adiantamentos de Clientes	7	1 428 732,93	1 291 206,19
Estado e Outros Entes Públicos	8	919 690,65	1 254 040,28
Acionistas / Sócios	14	800 000,00	1 120 000,00
Financiamentos Obtidos	16	19 542 857,16	19 102 341,85
Outras Contas a Pagar	19	4 530 358,49	4 185 832,96
Diferimentos	10	59 172 166,10	30 793 496,59
Passivos Financeiros detidos para Negociação	21		
Total do Passivo Corrente		87 323 700,37	58 667 971,02
Total do Passivo		128 426 750,98	106 661 246,16
Total do Capital Próprio e Passivo		351 700 583,83	332 623 405,65



Demonstração de Resultados

(Unidade: Euro)

Rendimentos e Gastos	Notas	2 021	2 020
Vendas e Serviços Prestados	22	25 228 317,36	25 607 007,94
Subsídios à Exploração		0,00	0,00
Trabalhos para a Própria Entidade		0,00	0,00
Fornecimentos e Serviços Externos	23	-6 422 631,88	-5 197 025,42
Gastos com o Pessoal	24	-17 813 180,78	-18 205 740,24
Imparidades de Dívidas a Receber	25	-916 974,92	-368 511,97
Provisões (Aumentos/Reduções)	15	-334 549,23	-286 557,43
Imparidade invest. não depreciáveis/amortiz. (perdas/reversões)		0,00	0,00
Aumentos/Reduções do Justo Valor	21	0,00	0,00
Outros Rendimentos e Ganhos	26	15 762 578,22	16 914 578,63
Outros Gastos e Perdas	27	-2 091 949,11	-2 175 042,61
Resultados antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos		13 411 609,66	16 288 708,90
Gastos/Reversões de Depreciações e Amortizações	4,5,6	-13 024 057,13	-13 586 832,80
Imparidade de Ativos Depreciáveis/Amortizáveis (Perda/Reversão)	4,5	-227 791,00	0,00
Resultados Operacionais (antes de Gastos de Financiamento e Impostos)		159 761,53	2 701 876,10
Juros e Rendimentos Similares Obtidos	28	0,00	0,00
Juros e Gastos Similares Suportados	29	-607 989,38	-723 696,47
Resultado antes de Imposto		-448 227,85	1 978 179,63
Impostos sobre o Rendimento do Período	30	-278 363,70	-641 859,77
Resultado Líquido do Período		-726 591,55	1 336 319,86
Resultado por Ação		-0,06	0,11



Demonstração de Fluxos de Caixa

(Unidade: Euro)

	Notas	2021	2020
Atividades Operacionais			
Recebimentos de Clientes		34 631 767,06	35 027 389,56
Pagamentos a Fornecedores		-6 515 130,11	-5 231 439,80
Pagamentos ao Pessoal		-18 410 614,55	-18 815 868,53
Caixa Gerada pelas Operações		9 706 022,40	10 980 081,23
Pagamentos/Recebimentos do Imposto sobre o Rendimento		1 253 100,58	-2 020 941,37
Outros Recebimentos/Pagamentos		-2 285 325,38	-1 522 806,59
Fluxos de Caixa de Atividades Operacionais (1)		8 673 797,60	7 436 333,27
Atividades de Investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos Fixos Tangíveis/Intangíveis		-712 812,44	-1 501 604,87
Recebimentos provenientes de:			
Ativos Fixos Tangíveis/Intangíveis		72 635,00	6 037,12
Subsídios ao Investimento		559 432,48	27 448,21
Juros e recebimentos Similares			
Fluxos de Caixa de Atividades de Investimento (2)		-80 744,96	-1 468 119,54
Atividades de Financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos Obtidos		4 000 000,00	8 125 000,00
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos Obtidos		-9 775 509,17	-12 434 581,29
Juros e Gastos Similares		-584 131,70	-761 297,42
Distribuição de dividendos		-1 120 000,00	
Fluxos de Caixa de Atividades de Financiamento (3)		-7 479 640,87	-5 070 878,71
Variações de Caixa e seus Equivalentes (1) + (2) + (3)		1 113 411,77	897 335,02
Efeito das Diferenças de Câmbio			
Caixa e seus Equivalentes no Início do Período	3,13	11 116 861,83	10 219 526,81
Caixa e seus Equivalentes no Fim do Período	3,13	12 230 273,60	11 116 861,83
Varição de Disponibilidades		1 113 411,77	897 335,02

Diretora de Gestão Financeira

Contab. certificada n.º 33845

Conselho de Administração



Demonstração de Alter. Capital Próprio

(Unidade: Euro)

	Capital Realizado	Reservas Legais	Outras Reservas	Resultados Transitados	Outras Variações no Capital	Resultado Líquido do Período	Total do Capital Próprio
Saldo em 1 de janeiro de 2020	60 000 000,00	5 578 105,65	82 639 980,45	25 685 525,16	45 735 411,14	8 280 962,76	227 919 985,16
Alterações no Período							
Outras Alterações Reconhecidas no Capital Próprio			-1 167 470,07	324 001,00	-1 330 676,46		-2 174 145,53
Aplicação do Result. Líquido do Período Findo em 31/12/2019		828 096,28	1 257 653,72	5 075 212,76		-7 160 962,76	
NOTA 14							
Movimentos do Período		828 096,28	90 183,65	5 399 213,76	-1 330 676,46	-7 160 962,76	-2 174 145,53
Resultado Líquido do Período Findo em 31/12/2020						1 336 319,86	1 336 319,86
Operações com Detentores de Capital no Período							
Realização de Capital							
Distribuições						-1 120 000,00	-1 120 000,00
Outra Operações							
Saldo em 31 de dezembro de 2020	60 000 000,00	6 406 201,93	82 730 164,10	31 084 738,92	44 404 734,68	1 336 319,86	225 962 159,49
Saldo em 1 de janeiro de 2021	60 000 000,00	6 406 201,93	82 730 164,10	31 084 738,92	44 404 734,68	1 336 319,86	225 962 159,49
Alterações no Período							
Outras Alterações Reconhecidas no Capital Próprio			-29 140,77		-1 132 594,32		-1 161 735,09
Aplicação do Result. Líquido do Período Findo em 31/12/2020		133 631,99	873 028,34	-470 340,47		-536 319,86	
NOTA 14							
Movimentos do Período	0,00	133 631,99	843 887,57	-470 340,47	-1 132 594,32	-536 319,86	-1 161 735,09
Resultado Líquido do Período Findo em 31/12/2021						-726 591,55	-726 591,55
Operações com Detentores de Capital no Período							
Realização de Capital							
Distribuições						-800 000,00	-800 000,00
Outra Operações							
Saldo em 31 de dezembro de 2021	60 000 000,00	6 539 833,92	83 574 051,67	30 614 398,45	43 272 140,36	-726 591,55	223 273 832,85

Diretora de Gestão Financeira

Conselho de Administração

Contab. certificada n.º 33845

(página deixada propositadamente em branco)



10.2. NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Identificação da Entidade e Enquadramento

Nota 1 – Referencial Contabilístico de Preparação das Demonstrações Financeiras

Nota 2 – Principais Políticas Contabilísticas

Nota 3 – Fluxos de Caixa

Nota 4 – Ativos Fixos Tangíveis

Nota 5 – Propriedades de Investimento

Nota 6 – Ativos Intangíveis

Nota 7 – Clientes

Nota 8 – Estado e Outros Entes Públicos

Nota 9 – Outras Contas a Receber

Nota 10 – Diferimentos

Nota 11 – Ativos não correntes detidos para venda

Nota 12 – Outros ativos financeiros

Nota 13 – Caixa e Depósitos Bancários

Nota 14 – Capital Próprio e Resultados Transitados

Nota 15 – Provisões

Nota 16 – Financiamentos Obtidos

Nota 17 – Benefícios Pós-Emprego

Nota 18 – Passivos por Impostos Diferidos

Nota 19 – Outras Contas a Pagar

Nota 20 – Fornecedores

Nota 21 – Outros Passivos Financeiros

Nota 22 – Rédito

Nota 23 – Fornecimentos e Serviços Externos

Nota 24 – Gastos com o Pessoal

Nota 25 – Imparidades de Dívidas a Receber

Nota 26 – Outros Rendimentos e Ganhos

Nota 27 – Outros Gastos e Perdas

Nota 28 – Juros e Rendimentos Similares Obtidos

Nota 29 – Juros e Gastos Similares Suportados

Nota 30 – Imposto Sobre o Rendimento

Nota 31 – Partes Relacionadas

Nota 32 – Locações

Nota 33 – Garantias

Nota 34 – Subsídios do Governo e Apoios do Governo

Nota 35 – Matérias Ambientais

Nota 36 – Outras informações

Nota 37 – Eventos Subsequentes

Nota 38 – Instalações Portuárias de Serviço Público



Identificação da Entidade e Enquadramento

Denominação Social: APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.

Natureza Jurídica: Sociedade Anónima de Capitais Exclusivamente Públicos

Sede: Gare Marítima de Alcântara 1350-355 Lisboa

Número de Pessoa Coletiva: Matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa – 1ª Secção – sob o n.º 501202021 (anterior matrícula n.º 7913/1998-11-26).

A APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A. foi inicialmente constituída sob a forma de instituto público dotado de personalidade jurídica de direito público e de autonomia administrativa, financeira e patrimonial. Pelo Decreto-Lei nº336/98, de 3 de novembro, foi transformada em sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos. A partir dessa data a APL, S.A. passou a reger-se pelo referido diploma e pelos seus estatutos e, em tudo o que neles não estiver previsto, pelas normas aplicáveis às sociedades anónimas e pelas normas especiais cuja aplicação decorra do objeto da empresa.

A APL, S.A. sucedeu assim automática e globalmente à Administração do Porto de Lisboa. Manteve a personalidade jurídica, conservando a universalidade dos bens, direitos e obrigações integrantes da sua esfera jurídica no momento da transformação.

Mantiveram-se integrados no domínio público do Estado afetos à APL, S.A. os terrenos, terraplenos e molhes de proteção situados dentro da área de jurisdição da Administração do Porto de Lisboa ou com ela confinantes, delimitada pelos contornos e linhas definidos pelos pontos constantes da planta anexa ao referido diploma e ainda os bens afetos à atividade de pesca, serviços de primeira venda e atividades conexas.

Neste contexto, os bens de domínio público encontram-se afetos à atividade da empresa, que os pode administrar livremente, nesse âmbito, mas não pode dispor dos mesmos no que diz respeito ao comércio jurídico privado.

Foram desafetados do domínio público do Estado e integrados no património da APL, S.A., S.A., todos os equipamentos e edifícios (ainda que implantados sobre terrenos dominiais) afetos à Administração do Porto de Lisboa.

A empresa sucedeu ainda na titularidade de todos os bens, direitos e obrigações do Departamento de Pilotagem de Lisboa do Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos (INPP). Passaram também a constituir património da APL, S.A., a imóvel do INPP afeto ao Departamento de Pilotagem de Lisboa.

A área de jurisdição do Porto de Lisboa, definida no Decreto-Lei 336/98 de 3 de novembro, abrange, na vertente terrestre 11 concelhos: Oeiras, Lisboa, Loures, Vila Franca de Xira, Benavente, Alcochete, Montijo, Moita, Barreiro, Seixal e Almada, estendendo-se por 110 km ribeirinhos. Na sua vertente fluvio-marítima abarca uma superfície de 32500 ha, tendo como limites, a jusante, o alinhamento das Torres de São Julião e Bugio e a montante, Vila Franca de Xira.



A APL, S.A. assegura o exercício das competências necessárias ao regular funcionamento do Porto de Lisboa nos seus múltiplos aspetos de ordem económica, financeira e patrimonial, de gestão de efetivos e de exploração portuária e ainda a atividades que lhe sejam complementares, subsidiárias ou acessórias.

Assim, são competências da empresa:

- A atribuição de usos privativos e definição de respetivo interesse público para efeitos de concessão, relativamente aos bens de domínio público que lhe está afeto, bem como à prática de todos os atos respeitantes à execução modificação e extinção da licença ou concessão;
- O licenciamento de atividades portuárias de exercício condicionado e concessão de serviços públicos portuários, podendo praticar todos os atos necessários à atribuição, execução, modificação e extinção da licença ou concessão, nos termos da legislação aplicável;
- A expropriação por utilidade pública, ocupação de terrenos, implantação de traçados e exercício de servidões administrativas necessárias à expansão ou desenvolvimento portuários, no termos legais;
- A fixação das taxas a cobrar pela utilização dos portos, dos serviços neles prestados e pela ocupação de espaços dominiais ou destinados a atividades comerciais ou industriais;
- A proteção das suas instalações e do seu pessoal;
- O uso público dos serviços inerentes à atividade portuária e sua fiscalização;
- A assunção da responsabilidade em matéria de segurança marítima e portuária na sua área de jurisdição, definindo as condições de segurança de funcionamento do porto, em todas as suas vertentes, tendo em atenção a necessidade de garantir, de forma adequada, a sua exploração comercial.

Na sua área de jurisdição, só a APL, S.A. pode conceder licenças para execução de obras diretamente relacionadas com a sua atividade e cobrar taxas inerentes às mesmas.

As atribuições referentes à gestão da água na área de jurisdição da APL, S.A., incluindo a supervisão da sua qualidade, competem ao Instituto da Água e à respetiva Direção Regional do Ambiente.

A APL, S.A. terá de obter parecer prévio das entidades responsáveis pela proteção do ambiente, no que respeita a utilização de edifícios ou de instalações a licenciar, de que possa resultar poluição de qualquer natureza.

No âmbito das orientações da Política Comum de Transportes e da Política Nacional para o Sector Marítimo-Portuário, a empresa tem vindo a alterar o modelo de gestão de autoridade portuária, através do acionamento dos processos de concessão ao sector privado das operações e infraestruturas portuárias, com o conseqüente afastamento da área operacional (cada vez mais *Landlord Port* e menos *Tool Port*) e acentuando as funções de controlo e fiscalização e de autoridade portuária. Os prazos contratuais das atuais concessões portuárias variam entre 6 e 30 anos.

A empresa foi inicialmente constituída com um capital social de 14 963 937 euros, tendo subsequentemente sido aumentado para 60 000 000 euros (ver Nota 13). Este reforço foi determinado em função da estrutura dos capitais próprios, das responsabilidades e das reservas subjacentes ao valor de avaliação dos bens integrados nas contas aquando da sua constituição.



Nota 1 – Referencial Contabilístico de Preparação das Demonstrações Financeiras

As demonstrações financeiras do período de 2021 foram preparadas de acordo com as normas contabilísticas e de relato financeiro (“NCRF”).

Nota 2 – Principais Políticas Contabilísticas

As demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, a partir dos livros e registos contabilísticos da empresa, mantidos de acordo com as NCRF em vigor à data da elaboração das referidas demonstrações.

As principais políticas contabilísticas utilizadas na preparação das demonstrações financeiras foram as seguintes:

- Ativos Fixos Tangíveis (Nota 4)

Os ativos fixos tangíveis, integrados à data de constituição da empresa, (ver “Identificação da Entidade e Enquadramento”) foram subseqüentemente registados com base em avaliação patrimonial efetuada em 1999 por entidade independente. A avaliação abrangeu parte significativa dos bens integrados e reportou-se à data de 2 de dezembro de 1998, tendo sido utilizado o método do “Valor em Uso Continuado”.

Os bens adquiridos posteriormente à data de constituição encontram-se registados ao custo de aquisição, o qual inclui o valor da fatura do fornecedor e respetivas despesas de compra, bem como quaisquer custos diretamente atribuíveis às atividades necessárias para colocar os ativos na localização e condições necessárias para operarem da forma pretendida e, quando aplicável, a estimativa inicial dos custos de desmantelamento e remoção dos ativos e de restauração das respetivas instalações que a empresa espera incorrer. A metodologia adotada para cálculo foi o “custo considerado” à data de transição.

Os ativos tangíveis em curso representam os que se encontram em fase de construção, sendo a respetiva depreciação iniciada a partir do momento em que se encontram na condição de uso pretendida pela gestão.

As reparações que se estimam aumentar a vida útil dos bens que lhe estão subjacentes são registadas em ativos fixos tangíveis, sendo as restantes registadas como gastos do período em que são efetuadas.

Os ganhos ou perdas resultantes da alienação ou abate de um ativo fixo tangível são determinados pela diferença entre o montante recebido na transação e a quantia escriturada do ativo e é reconhecido como outros rendimentos e ganhos no período em que ocorre a alienação, quando seja apurada uma mais-valia ou como gastos e perdas, quando seja apurada uma menos-valia.

. Depreciações

As depreciações são calculadas pelo método das quotas constantes a partir da data em que o bem se encontra em condição de uso. As taxas utilizadas são as estimadas para a vida útil económica dos bens e que refletem o padrão de consumo dos benefícios económicos dos bens.



A APL, S.A. não tem registado nas suas contas de ativos fixos tangíveis os bens de domínio público por não constituírem bens controlados pela empresa. (ver “Identificação da Entidade e Enquadramento”).

O método de amortização utilizado para os ativos tangíveis é o das quotas constantes, sendo as principais taxas de depreciação consideradas as seguintes:

- . Edifícios e Outras Construções (Infraestruturas Marítimas) - 2% e 1%
- . Equipamento básico - 10% e 5%
- . Equipamento de transporte - 25% e 20%
- . Equipamento administrativo - 33,33% e 10%
- . Outros ativos fixos tangíveis - 20% e 10%

- Bens de Áreas Concessionadas (Nota 2)

As alienações de ativos fixos tangíveis - equipamento básico aos concessionários tiveram lugar nos anos de 2000 e 2014, conforme indicado:

Concessionário	IVA	Valor (€)
Sotagus, S.A.	s/ iva	11 472 352
Terminal Multiusos do Beato	Isento	1 047 476
ETE - Empresa de Trafego e Estiva, S.A.	Isento	62 350
LCT - Lisbon Cruise Terminals, Lda	c/ iva	317 100

Na alienação de ativos fixos ao concessionário LCT - Lisbon Cruise Terminals, Lda^a. (atual LCP – Lisbon Cruise Port, L.^{da}), a APL, S.A. auferiu no ano de 2014 mais-valias no montante de 215 803 euros, reconhecidas por diferimento ao longo do prazo da concessão, que finaliza no ano 2038.

No que se refere às infraestruturas as mesmas mantêm-se incluídas no património da APL, S.A. e encontram-se relevadas nos seus ativos fixos tangíveis (vide nota 4).

Como contrapartida da cedência dessas infraestruturas, a APL, S.A. recebe uma renda durante o período da concessão. Essas rendas encontram-se registadas na rubrica de prestações de serviços (vide nota 22).

Procedeu-se ao registo contabilístico no ativo fixo tangível e intangível dos bens das concessões portuárias de serviço público a reverter gratuitamente, e que à data do final do prazo da concessão apresentavam valor efetivo, mediante a atribuição da vida útil económica estimada pela APL, S.A. (vide nota 6 e nota 38).

. Registo contabilístico

Para efeitos de reconhecimento, e tendo em consideração a substância económica dos contratos de concessão em que as Administrações Portuárias beneficiam de contrapartidas na concessão de um direito de prestação de serviço público e/ou de ocupação de um espaço dominial para a realização de atividade portuária, foi incorporada no ativo intangível da concedente a quantia correspondente ao valor do direito aos bens a reverter, com a exceção das infraestruturas portuárias que foram incorporadas no ativo tangível da concedente. Consideraram-se como infraestruturas portuárias os cais e molhes marítimos afetos diretamente à realização de operações portuárias.

O ativo intangível foi reconhecido na conta 445 – Concessões – Bens a reverter por contrapartida da conta 282 - Rendimentos a reconhecer.



No caso específico das infraestruturas portuárias, o ativo tangível foi reconhecido em subconta apropriada da 4326 – Edifícios e outras construções por contrapartida da conta 282 - Rendimentos a reconhecer.

O ativo será amortizado/depreciado pelo período de vida útil económica estimado pela Administração Portuária, tendo em conta a afetação dos bens à atividade portuária por uma vida útil que não se esgota no horizonte da concessão. Os rendimentos foram reconhecidos numa base linear e anual, durante a vida útil do contrato até à data mais curta em que se estime que previsivelmente se virá a exercer o direito de reversão. As quantias correspondentes à diferença entre a amortização/depreciação do ativo intangível/tangível e o rendimento do período, incluídas nos resultados líquidos anuais, serão transferidas, para a conta 553 – Reservas não distribuíveis – Concessões.

No momento do exercício contratual da reversão, haverá lugar ao desreconhecimento do ativo intangível seguido do reconhecimento no ativo fixo tangível dos bens revertidos, por transferência do saldo da conta 445 – Concessões – Bens a reverter. O ativo tangível será depreciado por continuidade do período de vida útil económica estimado pela Administração Portuária. O saldo respetivo da conta 553 – Reservas não distribuíveis – Concessões será transferido para a conta 595 – Outras variações no capital próprio – Concessões.

Prorrogações da vida do contrato de concessão que impliquem prorrogação do prazo de reversão gratuita do ativo são tratadas como alterações de estimativas contabilísticas nos termos da normalização contabilística em vigor. Assim, a contrapartida do valor líquido dos ativos à data do termo da concessão que estava reconhecido na conta Reservas não distribuíveis – concessões é reclassificado para a conta de rendimentos a diferir, permitindo o reconhecimento do rendimento na mesma proporção da depreciação.

. Mensuração

A mensuração inicial foi realizada pelo montante suportado pelo concessionário com a aquisição ou construção do ativo em causa. Este custo real do concessionário foi obtido com base em informação contabilística a fornecida pelo mesmo. Eventuais custos adicionais ao longo da concessão serão incorporados nos períodos da sua realização.

. Venda de ativos ao concessionário

A mais-valia obtida no início do contrato e apurada na venda de ativos a concessionários é diferida pelo período de vigência do contrato de concessão.

. Notas adicionais

Os contratos de concessão de serviço público poderão incluir cláusulas específicas sobre a reversão de bens e investimentos realizados nos últimos anos do período de concessão que impliquem o não reconhecimento de ativos nas contas da concedente. Exemplificando, as concessões de serviço público que impliquem o pagamento de indemnizações à concessionária pelos investimentos realizados nos últimos 10 anos do contrato.

No caso específico dos contratos de concessão de usos privativos de bens dominiais não afetos à atividade portuária, que revertam gratuitamente no final dos respetivos contratos, o reconhecimento



do ativo é realizado apenas no final do contrato, utilizando-se a subconta apropriada da 4326 – Edifícios e outras construções por contrapartida de 78 - Outros Rendimentos e Ganhos.

Procedeu-se ao reconhecimento de passivo por imposto diferido, tendo em consideração a diferença temporária entre o apuramento anual de resultado e a tributação a ocorrer no momento da realização efetiva da reversão dos bens. O apuramento anual de resultado decorre da aplicação do justo valor, ainda que baseado nos custos incorridos pelos concessionários, pelo que considerando o n.º 9 do art.º 18.º do CIRC a sua concorrência para a formação do lucro tributável ocorre no período de tributação em que o direito de reversão é exercido. Assim, a tributação em sede de IRC ocorrerá no ano da realização da reversão, ou seja, no final do contrato de concessão.

– Caixa e equivalentes a caixa (Nota 3)

Os montantes incluídos nesta rubrica correspondem aos valores em caixa, depósitos a prazo e outras aplicações de tesouraria que possam ser mobilizáveis com risco insignificante de alteração de valor e com prazo inferior a 90 dias.

– Propriedades de Investimento (Nota 5)

As propriedades de investimento compreendem bens detidos pela empresa pelos quais se obtêm rendimentos. As propriedades são reconhecidas inicialmente ao custo de aquisição, sendo mensuradas subsequentemente pelo modelo do custo. Os ativos incluídos nesta rubrica estão mensurados ao custo de aquisição, apurado à data da transição.

O método de depreciação utilizado para as propriedades de investimento é o das quotas constantes, sendo a vida útil considerada de 50 anos.

Os rendimentos relacionados com propriedades de investimento em utilização são registados na rubrica outros rendimentos e ganhos e reconhecidos no período a que se referem (vide nota 26).

– Ativos Intangíveis (Nota 6)

Para além dos bens das concessões anteriormente referidos (conta 445 – Concessões – Bens a reverter), os ativos intangíveis são constituídos essencialmente por projetos e programas de informática e encontram-se registados ao custo de aquisição.

Os ativos intangíveis em curso representam os que se encontram em fase de implementação, sendo a respetiva depreciação iniciada a partir do momento em que se encontram disponíveis para uso.

O método de amortização utilizado para os ativos intangíveis é o das quotas constantes, sendo as vidas úteis consideradas as seguintes:

- . Programas de Computador - 33,33%
- . Outros Ativos Intangíveis - 10% e 3,33%



– Contas a Receber de Clientes e Outras Contas a Receber (Notas 7 e 9)

As contas a receber de clientes e outros devedores são registadas pelo seu valor nominal, deduzidas das respetivas perdas por imparidade. As perdas por imparidade correspondem à diferença entre a quantia registada e o seu valor recuperável, determinado com base numa avaliação económico-financeira (vide nota 25). O valor da perda por imparidade é reconhecido na demonstração de resultados.

– Ativos Não Correntes Detidos para Venda (Nota 11)

Os ativos são classificados desta forma quando a sua quantia escriturada for recuperada através da venda e não pelo seu uso continuado. Considera-se que esta condição apenas se verifica quando a venda é altamente provável e o ativo está disponível para venda imediata nas suas condições presentes. Essa venda deve estar concluída no prazo de um ano a contar da data da classificação do ativo não corrente como detido para venda.

Estes ativos encontravam-se mensurados pelo valor contabilístico à data da transição.

– Provisões (Nota 15)

São reconhecidas provisões apenas quando a empresa tem obrigação presente (legal ou implícita) resultante de um acontecimento passado. Pondera-se que para a liquidação dessa obrigação ocorra uma saída de recursos e o montante da obrigação possa ser razoavelmente estimado. O montante reconhecido das provisões consiste na melhor estimativa dos recursos necessários para regularizar a obrigação.

As provisões são revistas na data do relato e ajustadas de modo a refletir a melhor estimativa a essa data.

A empresa possui provisões para processos judiciais em curso destinadas a fazer face a encargos esperados decorrentes dos referidos processos.

A provisão constituída tem como base a informação prestada pelo gabinete jurídico e os pedidos de indemnização existentes, devidamente ponderados pelo expectável desfecho da decisão judicial.

– Financiamentos Obtidos (Nota 16)

Os financiamentos obtidos são reconhecidos no passivo corrente (curto prazo) e não corrente (médio/longo prazo) pelo valor da obrigação, tendo por base o custo amortizado (método do juro efetivo). Os juros decorrentes destes empréstimos são reconhecidos como juros e gastos similares suportados na demonstração dos resultados.



- Benefícios Pós-Emprego (Nota 17)

A empresa adota como política contabilística para reconhecimento das responsabilidades acima referidas, o critério previsto na NCRF 28 – contabilização dos juros e dos serviços correntes em gastos do período e dos ganhos e perdas atuariais em capitais próprios.

Para a cobertura destas responsabilidades, as quais são avaliadas por estudos atuariais desenvolvidos anualmente por entidade independente, foram constituídas provisões, as quais se encontram registadas na rubrica de benefícios pós-emprego - pensões e assistência médica e medicamentosa.

o Pensões

- . Nos termos do artigo nº 2 do Dec. Lei nº 336/98, de 3 de novembro, a APL, S.A. ficou obrigada a contribuir, em conjunto com as outras administrações portuárias, para a manutenção do fundo de aposentações do ex-INPP - Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos, criado pelo Dec. Lei nº188/89, de 3 de junho, relativamente aos aposentados que integravam o Departamento de Pilotagem do Porto de Lisboa.
- . A empresa possui ainda uma responsabilidade relacionada com o pagamento de pensões vitalícias de sobrevivência e de sangue a alguns aposentados, no âmbito do Dec. Lei nº 42 880 de 21 de março de 1960, Dec. Lei nº 605/73 de 13 de novembro e Dec. Lei nº 404/82 de 24 de setembro, respetivamente.

o Ação Social

- . Assistência Médica e Medicamentosa e Assistência Hospitalar

A empresa tem instituídos determinados benefícios de ação social pós-emprego para os colaboradores afetos à Caixa Geral de Aposentações e seus familiares.

No ano 2009 o Regulamento das Obras Sociais e Culturais sofreu uma alteração significativa com a integração na ADSE dos beneficiários (ativos, aposentados e outros titulares, admitidos até 1 de janeiro de 1998) que à data de 31 de dezembro de 2009 ainda se encontravam inscritos nas OSC.

A comparticipação da empresa passou a corresponder a 50% do montante suportado pelo beneficiário relativamente às despesas médicas previamente comparticipadas pela ADSE, até ao limite fixado por esta entidade.

- Rédito (Nota 22)

O rédito compreende o justo valor das prestações de serviços, bem como das taxas dominiais e das rendas de propriedades de investimento, cobradas aos utilizadores de espaços na área de jurisdição da APL, S.A. Esses valores são registados líquidos de impostos e de eventuais descontos.



– Imposto Sobre o Rendimento (Nota 30)

O Imposto sobre o Rendimento (IRC) é apurado tendo em consideração as disposições do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (CIRC). Para apuramento dos ativos e passivos por impostos diferidos, a empresa adota o disposto na NCRF 25.

O imposto sobre o rendimento corresponde à soma dos impostos correntes com os impostos diferidos. Estes impostos são registados em resultados salvo quando se relacionam com itens registados diretamente no capital próprio.

O imposto corrente a pagar é baseado no lucro tributável do período, o qual difere do resultado contabilístico, uma vez que exclui diversos ganhos e perdas, apenas dedutíveis ou tributáveis noutros períodos.

Os impostos diferidos referem-se às diferenças temporárias entre os montantes dos ativos e passivos para efeitos de relato contabilístico e os respetivos montantes para efeitos de tributação.

São geralmente reconhecidos passivos por impostos diferidos para todas as diferenças temporárias tributáveis. São geralmente reconhecidos ativos por impostos diferidos para todas as diferenças temporárias dedutíveis. Porém, tal reconhecimento unicamente se verifica quando existem expectativas razoáveis de lucros fiscais futuros suficientes para utilizar esses ativos por impostos diferidos.

Os ativos e passivos por impostos diferidos são mensurados utilizando as taxas de tributação que se espera estarem em vigor à data da reversão das correspondentes diferenças temporárias, com base nas taxas de tributação que estejam formal ou substancialmente emitidas na data do relato.

– Locações (Nota 32)

Os bens cuja utilização decorre do regime de aluguer de longa duração estão contabilizados pelo método da locação operacional, sendo as rendas pagas reconhecidas como gasto do período a que respeitam.

– Subsídios do Governo (Nota 34)

Em conformidade com a NCRF 22, os subsídios recebidos a fundo perdido para o financiamento dos ativos fixos tangíveis e propriedades de investimento, são contabilizados quando existe confirmação do valor a receber, sendo os mesmos registados em capitais próprios e posteriormente reconhecidos como rendimentos ao longo da vida útil estimada dos bens que lhes estão subjacentes, em consonância com as correspondentes amortizações (ver Nota 26).

Nos capitais próprios – Outras variações no capital próprio, estes subsídios são apresentados líquidos do efeito fiscal, os quais a partir de 2013 passaram a ser registados em Outras Contas a Pagar, conforme preconizado pela CNC – FAQ13.



– Matérias Ambientais (Nota 35)

Por norma, os dispêndios de carácter ambiental são reconhecidos como gastos no período em que são incursos, salvo exceções, em que os estudos ambientais levados a cabo no âmbito de projetos de construção, caso em que são registados como ativos tangíveis em curso. Concluída a obra, e com o início da utilização, são transferidos para ativos tangíveis.

– Especialização de Exercícios

A empresa regista os seus ganhos e perdas de acordo com o princípio da especialização dos períodos, pelo qual os ganhos e perdas são reconhecidos à medida que são gerados, independentemente do momento em que são recebidas ou liquidadas, sendo as diferenças registadas na rubrica de diferimentos.

– Principais Estimativas e Julgamentos Apresentados

Durante o período findo em 31/12/2021 não ocorreram alterações de políticas contabilísticas ou estimativas relevantes relativamente às utilizadas na preparação e apresentação das demonstrações financeiras nem foram reconhecidos erros materiais relativos a períodos anteriores.

As estimativas e pressupostos subjacentes à preparação das demonstrações financeiras foram determinados com base no melhor conhecimento existente à data de aprovação das demonstrações financeiras dos eventos e transações em curso, assim como na experiência de eventos passados e/ou correntes. Contudo, poderão ocorrer situações em períodos subsequentes que, não sendo previsíveis à data de aprovação das demonstrações financeiras, não foram consideradas nessas estimativas. As alterações às estimativas que ocorram posteriormente à data das demonstrações financeiras serão corrigidas de forma prospetiva.

Os principais juízos de valor e estimativas utilizadas na preparação das demonstrações financeiras foram os seguintes:

– Ativos Fixos Tangíveis/ Estimativas de Vidas Úteis

As depreciações são calculadas sobre o custo de aquisição/obra, sendo utilizado o método da linha reta a partir da data em que se encontra na condição de uso pretendido pela gestão.

As taxas utilizadas são as estimadas para a vida útil económica dos bens, as quais se enquadram nos limites previstos no Decreto Regulamentar n.º 25/2009, de 14 de setembro.

– Passivos por Impostos Diferidos

Os impostos diferidos são calculados com base nas diferenças temporárias e nos valores contabilísticos dos passivos e respetiva base de tributação. Para a determinação dos impostos diferidos é utilizada a taxa de imposto que se espera estar em vigor no período em que as diferenças temporais são revertidas.

– Imparidade de Ativos (Notas 5, 6 e 25)

O valor da perda por imparidade corresponde à totalidade do valor da dívida e é reconhecido na demonstração de resultados.



Nota 3 – Fluxos de Caixa

▪ Movimentos do período

O ano 2021 apresenta uma variação de 1 113 milhares de euros, o que representa um aumento de disponibilidades face ao final do ano anterior, resultando num saldo de caixa/DO no final do período de 12 230 milhares de euros.

	(Unidade: Euro)	
Demonstração de Fluxos de Caixa	2021	2020
Fluxos de Caixa de Atividades Operacionais (1)	8 673 798	7 436 333
Fluxos de Caixa de Atividades de Investimento (2)	-80 745	-1 468 120
Fluxos de Caixa de Atividades de Financiamento (3)	-7 479 641	-5 070 879
Variações de Caixa e seus Equivalentes (1) + (2) + (3)	1 113 412	897 335
Caixa e seus Equivalentes no Início do Período	11 116 862	10 219 527
Caixa e seus Equivalentes no Fim do Período	12 230 274	11 116 862

a. Atividades Operacionais

Observou-se um aumento de cerca de 16,6% (+ 1 237 mil euros) nos fluxos das atividades operacionais devido à componente do imposto sobre o rendimento (-2 021 mil euros em 2020; + 1 253 mil euros em 2021).

b. Atividades de Investimento

Os fluxos associados a estas atividades refletem no essencial uma redução inferior à verificada no ano anterior devido a um volume de pagamentos menos expressivo (- 789 mil euros), conjugado com o recebimento de subsídios ao investimento de valor mais elevado (+ 532 mil euros).

c. Atividades de Financiamento

Esta vertente apresenta também uma variação relevante na medida em que as amortizações de capital ultrapassam as de 2020 em 2 409 mil euros. Esta variação assenta em dois fatores:

- O financiamento obtido em 2020 compensou parte das saídas por amortização de capital;
- Em 2021 foi efetuado o pagamento dos dividendos referentes ao exercício de 2019.



Nota 4 – Ativos Fixos Tangíveis

Indicam-se no quadro seguinte as variações dos ativos fixos tangíveis da empresa no período de 01/01/2020 a 31/12/2021:

(Unidade: Euro)

Ativos Fixos Tangíveis	Edifícios (432)	Equipam.º Básico (433)	Equipam.º Transporte (434)	Equipam.º Administrat. (435)	Outros Ativos Fixos Tangíveis (437)	Perdas por Imparid. Acumul. (439)	Ativos Fixos Tangíveis em Curso (453)	TOTAL
1 de janeiro de 2020								
Custo de Aquisição	417 435 469	16 536 607	460 685	3 749 699	13 181 630		2 020 362	453 384 452
Depreciações Acumuladas	-185 192 806	-14 213 716	-397 851	-2 919 818	-10 074 696			-212 798 887
Valor Líquido a 01/01/2020	232 242 663	2 322 891	62 834	829 881	3 106 934		2 020 362	240 585 565
Aumentos								
Aquisições	306 162	292 762	203 346	179 939			240 167	1 222 376
Aquisições de Bens reversíveis								
Depreciações - Alienações/Abates	4 577		67 696					72 274
Outras								
Diminuições								
Depreciações	-8 206 705	-512 834	-49 836	-121 114	-731 267			-9 621 756
Depreciações de Bens reversíveis	-342 276							-342 276
Alienações/Abates	-11 172		-67 696					-78 869
Trabalhos para a própria entidade								
Outras								
Perdas por imparidade								
Reversões de Perdas por imparidade								
Transferências de AFT em curso	13 316	151 016					-164 332	
Outras transferências								
Movimentos do Período	-8 236 098	-69 056	153 510	58 825	-731 267		75 835	-8 748 251
31 de dezembro de 2020								
Custo de Aquisição	417 743 775	16 980 385	596 334	3 929 638	13 181 630		2 096 197	454 527 959
Depreciações Acumuladas	-193 737 210	-14 726 550	-379 990	-3 040 932	-10 805 963			-222 690 645
Valor Líquido a 31/12/2020	224 006 565	2 253 835	216 344	888 706	2 375 667		2 096 197	231 837 314
1 de janeiro de 2021								
Custo de Aquisição	417 743 775	16 980 385	596 334	3 929 638	13 181 630		2 096 197	454 527 959
Depreciações Acumuladas	-193 737 210	-14 726 550	-379 990	-3 040 932	-10 805 963			-222 690 645
Valor Líquido a 01/01/2021	224 006 565	2 253 835	216 344	888 706	2 375 667		2 096 197	231 837 314
Aumentos								
Aquisições	379 122	217 143		192 719	63 487		299 436	1 151 907
Aquisições de Bens reversíveis								
Depreciações - Alienações/Abates	88 526	1 235 034	25 658	14 360				1 363 578
Outras								
Diminuições								
Depreciações	-7 934 772	-460 709	-64 056	-143 675	-733 092			-9 336 304
Depreciações de Bens reversíveis	-342 277							-342 277
Alienações/Abates	-88 598	-1 235 992	-25 658	-14 360				-1 364 608
Trabalhos para a própria entidade								
Outras								
Perdas por imparidade								
Reversões de Perdas por imparidade								
Transferências de AFT em curso	215 527			239			-215 766	
Outras transferências								
Movimentos do Período	-7 682 472	-244 524	-64 056	49 283	-669 605		83 670	-8 527 704
31 de dezembro de 2020								
Custo de Aquisição	418 249 826	15 961 536	570 676	4 108 236	13 245 117		2 179 868	454 315 258
Depreciações Acumuladas	-201 925 733	-13 952 225	-418 388	-3 170 247	-11 539 055			-231 005 648
Valor Líquido a 31/12/2020	216 324 093	2 009 311	152 288	937 989	1 706 062		2 179 868	223 309 611



Das aquisições efetuadas em 2021 destacam-se, com montantes mais expressivos:

- . Reabilitação de infraestruturas e edifícios diversos, designadamente o reforço de muralha na Trafaria, junto à Transtejo, a reabilitação dos acessos aos moinhos de Alburrica, no Barreiro e intervenções diversas nas docas da Marina de Lisboa, e iluminação pública junto à doca de St. ° Amaro (substituição por LED's
- . Atualização de sistemas de informação e equipamentos informáticos;
- . Melhoria da segurança da navegabilidade, com a aquisição de boias e de sistema de monitorização do assinalamento marítimo.
- . Aquisição de sistema de batimetria multifeixe.

Nota 5 – Propriedades de Investimento

Encontram-se registados como Propriedades de Investimento:

- a. Edifícios e terreno situado junto à Av. Da Ribeira das Naus, no Cais do Sodré, ocupados pela Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM) e pelo Observatório Europeu da Droga e da Toxicodependência (OEDT), tendo sido registados pelo valor de construção dos imóveis, acrescido do valor do respetivo mobiliário e equipamento audiovisual;
- b. Edifícios situados em Pedrouços para utilização da Fundação Champalimaud, registados com base em avaliação patrimonial efetuada em 1999 por entidade independente, tendo sido utilizado o método do "Valor em Uso Continuado";
- c. Todos os outros edifícios situados na área de jurisdição do porto de Lisboa que, à data do balanço não estão a ser utilizados na atividade da APL, S.A., encontrando-se arrendados ou para arrendamento num futuro próximo, registados com base em avaliação patrimonial efetuada por entidades independentes, tendo sido utilizado o método do "Valor em Uso Continuado".

Apesar de a empresa adotar como critério de registo o do valor contabilístico à data da transição do sistema POC para o SNC, relativamente ao grupo de bens referidos na alínea d) foi elaborada para o fecho do ano 2010 (com recurso a meios internos da APL, S.A.) uma avaliação destinada a determinar o Valor Razoável de Mercado (valor estimado de transação do imóvel) em uso continuado de cada imóvel, baseada nos seguintes pressupostos:

- Não foi considerado o valor do terreno;
- Não são propriedades de investimento os imóveis cujo uso está afeto aos serviços da Administração Portuária ou a quaisquer outras entidades ou autoridades, de natureza pública ou privada, que prossigam fins relacionados com a atividade portuária nas suas diversas vertentes de carga, passageiros, náutica de recreio ou outras atividades de apoio;
- Não são Propriedades de Investimento os imóveis cuja demolição ou eventual venda, se prevê venha a ocorrer no futuro próximo.
- Tomou-se por referência o rendimento efetivo dos imóveis, isto é, a taxa/renda em vigor para cada um, dado que, independentemente de quaisquer análises de mercado, sendo os contratos



estabelecidos objeto de concurso ou consulta ao mercado, considera-se que o rendimento efetivo é ajustado ao seu valor de mercado.

- No que se refere à taxa de rendimento optou-se por utilizar a taxa média definida pela entidade supracitada, isto é, 6 %.
- No caso de imóveis devolutos, optou-se por uma taxa/renda potencial que, por comparação com outros imóveis com idênticas características, quer ao nível da localização, quer ao nível do tipo de utilização e estado de conservação, possam ser considerados similares quanto ao valor de mercado à data de 31/12/2010.
- Não obstante constituírem propriedades de investimento, excluíram-se desta avaliação interna os imóveis situados na zona ribeirinha entre Santos e o Cais do Sodré, dado que os mesmos foram, com referência a agosto de 2010, objeto de uma avaliação realizada por uma entidade independente.

Valor das avaliações das Propriedades de Investimento (referidas na alínea c):

- Avaliação Interna de Propriedades de Investimento 54 685 975 euros.
- Avaliação de Propriedades de Investimento da zona ribeirinha entre Santos e o Cais do Sodré realizada por entidade independente – 20 381 621 euros.

Apesar de a avaliação ter sido efetuada em 2010, nos exercícios seguintes têm sido efetuados testes de imparidades às propriedades de investimento por forma a detetar algum indício de imparidade e proceder ao reconhecimento de eventuais perdas, sempre que aplicável.

ANO	VALOR	IMPARIDADES	
2011-2012	-----	-----	-----
2013	476 589,00	Constituição	Parque de Estacionamentoa Jusante da doca de St.º Amaro
2014	-352 979,00	Reversão parcial	Parque de Estacionamentoa Jusante da doca de St.º Amaro
	-123 610,00	Reversão parcial	Parque de Estacionamentoa Jusante da doca de St.º Amaro
2015	42 838,43	Constituição	Decréscimo valor patrimonial de terreno na Rua do Açucar (conforme notificação da AT para efeitos de IMI)
2016	-----	-----	-----
2017	172 331,00	Constituição	Parque de estacionamento a jusante da doca de St.º Amaro, Armazém A e Pavilhão Oceano à Vista
2018	-14 327,00	Reversão total	Parque de Estacionamento a Jusante da doca de St.º Amaro
	-16 828,00	Reversão parcial	Pavilhão Oceano à Vista
2019	12 135,00	Constituição	Edifício 254, em Santos
2020	-----	-----	-----
2021	227 791,00	Constituição / Reforço	Armazém H e Pavilhão Oceano à Vista

O montante das rendas referentes a propriedades de investimento em 2020 e 2021 foi o seguinte:

(Unidade: Euro)		
Propriedades de Investimento	2021	2020
Valor das rendas	8 352 497	8 727 359



Indicam-se em seguida os movimentos registados em propriedades de investimento nos períodos de 2020 e 2021:

(Unidade: Euro)

Propriedades de Investimento	Terrenos e Recursos Naturais (421)	Edifícios e Outras Construções (422)	Propried.de investim.º em curso (452)	TOTAL
1 de janeiro de 2020				
Custo de Aquisição	1 879 221	81 962 884	9 180	83 851 285
Imparidades acumuladas	-42 838	-153 311		-196 149
Depreciações Acumuladas		-31 953 365		-31 953 365
Valor Líquido a 01/01/2020	1 836 383	49 856 208	9 180	51 701 771
Aumentos				
Aquisições				
Depreciações - alienações/abates		2 532 493		
Imparidade - redução				
Diminuições				
Depreciações		-1 859 717		-1 859 717
Perdas por imparidade				
Alienações/Abates				
Outras		-5 190 090		
Transferências em Curso				
Movimentos do Período		-4 517 314		-4 517 314
31 de dezembro de 2020				
Custo de Aquisição	1 879 221	76 772 794	9 180	78 661 195
Imparidades acumuladas	-42 838	-153 311		-196 149
Depreciações Acumuladas		-31 280 589		-31 280 589
Valor Líquido a 31/12/2020	1 836 383	45 338 894	9 180	47 184 457
1 de janeiro de 2020				
Custo de Aquisição	1 879 221	76 772 794	9 180	78 661 195
Imparidades acumuladas	-42 838	-153 311		-196 149
Depreciações Acumuladas		-31 280 589		-31 280 589
Valor Líquido a 01/01/2020	1 836 383	45 338 894	9 180	47 184 457
Aumentos				
Aquisições		9 096		9 096
Depreciações				
Imparidade - redução				
Diminuições				
Depreciações		-1 514 893		-1 514 893
Perdas por imparidade		-227 791		-227 791
Alienações/Abates				
Outras				
Transferências em Curso				
Movimentos do Período		-1 733 588		-1 733 588
31 de dezembro de 2020				
Custo de Aquisição	1 879 221	76 781 890	9 180	78 670 291
Imparidades acumuladas	-42 838	-381 102		-423 940
Depreciações Acumuladas		-32 795 482		-32 795 482
Valor Líquido a 31/12/2020	1 836 383	43 605 306	9 180	45 450 869

Em 2020, o montante indicado na rubrica Diminuições – Outras (5 190 090 euros) refere-se à reclassificação do Edifício Vasco da Gama de Propriedades de Investimento para Ativos Não Correntes Detidos para Venda (vide Nota 11).



Nota 6 – Ativos Intangíveis

À data de 31 de dezembro de 2021, os Ativos Intangíveis são constituídos por programas informáticos. Foram ainda incluídos, conforme critérios estabelecidos para as administrações portuárias após consulta à Comissão de Normalização Contabilística (CNC), os bens a reverter de concessões portuárias de serviço público e respetivas amortizações.

No final do ano encontrava-se nos intangíveis em curso o projeto JUL – Janela Única Logística e aplicação Talisma - Gestão Equipamentos da SP.

Indicam-se no quadro seguinte os movimentos registados nos períodos de 2020 e 2021:

(Unidade: Euro)					
Ativos Intangíveis	Programas de Computador	Bens Reversíveis	Outros Ativos Intangíveis	Ativos Intangíveis em Curso	TOTAL
	(443)	(445)	(446)	(454)	
1 de janeiro de 2020					
Custo de Aquisição	8 124 445	65 238 250	299 279	421 178	74 083 151
Alienações/Abates					
Transferências	97 958			-97 958	
Depreciações Acumuladas	-7 722 822	-34 697 115	-83 965		-42 503 902
Valor Líquido a 01/01/2020	499 580	30 541 135	215 314	323 220	31 579 249
Aumentos					
Aquisições	57 217			3 593	60 810
Trab Própria entidade					
Depreciações - Alienações/Abates		1 819 411			
Transferências em curso	82 801				
Outras					
Diminuições					
Depreciações	-263 915	-1 489 193	-9 976		-1 763 084
Alienações/Abates		-2 428 160			
Outras					
Transferências				-82 801	
Movimentos do Período	-123 897	-2 097 942	-9 976	-79 208	-2 311 023
31 de dezembro de 2020					
Custo de Aquisição	8 181 662	65 238 250	299 279	424 770	74 143 960
Alienações/Abates		-2 428 160			-2 428 160
Transferências	180 759			-180 759	
Depreciações Acumuladas	-7 986 737	-34 366 897	-93 941		-42 447 575
Valor Líquido a 31/12/2020	375 683	28 443 193	205 338	244 012	29 268 226
1 de janeiro de 2021					
Custo de Aquisição	8 181 662	65 238 250	299 279	424 770	74 143 960
Alienações/Abates		-2 428 160			-2 428 160
Transferências	180 759			-180 759	
Depreciações Acumuladas	-7 986 737	-34 366 897	-93 941		-42 447 575
Valor Líquido a 01/01/2021	375 683	28 443 193	205 338	244 012	29 268 226
Aumentos					
Aquisições	31 990	23 834		31 180 084	31 235 909
Trab Própria entidade					
Depreciações - Alienações/Abates		243 427			243 427
Transferências em curso					
Outras					
Diminuições					
Depreciações	-347 866	-1 472 741	-9 976		-1 830 583
Alienações/Abates		-318 484			-318 484
Outras					
Transferências	240 419			-240 419	
Movimentos do Período	-75 457	-1 523 964	-9 976	30 939 666	29 330 269
31 de dezembro de 2021					
Custo de Aquisição	8 213 652	65 262 084	299 279	31 604 855	105 379 869
Alienações/Abates		-2 746 644			-2 746 644
Transferências	421 178			-421 178	
Depreciações Acumuladas	-8 334 603	-35 596 212	-103 917		-44 034 732
Valor Líquido a 31/12/2021	300 226	26 919 229	195 362	31 183 677	58 598 494



Nota 7 – Clientes

Nos períodos de 2020 e 2021 a rubrica referente a Clientes apresentava a seguinte composição:

(Unidade: Euro)		
Clientes	2021	2020
ATIVO	6 493 532	5 986 718
Corrente	6 493 532	5 986 718
Clientes Conta Corrente	5 981 375	5 636 935
Clientes c/ Cheques s/ Provisão	25 759	25 759
Clientes de Cobrança Duvidosa	22 052 201	20 991 539
Clientes c/ Juros de Mora	7 497	4 486
Perdas por Imparidade (ver nota 24)	-21 573 299	-20 672 001
PASSIVO	-1 428 733	-1 291 206
Corrente		
Adiantamentos de Clientes	-1 428 733	-1 291 206
Total Clientes	5 064 799	4 695 512

Relativamente às cauções e garantias de clientes é de referir que para além dos “Adiantamentos de clientes indicados no quadro anterior existem ainda garantias bancárias, seguros-caução e depósitos de caução registados em contas estatísticas.

No seu total os montantes referentes a garantias e cauções de clientes ascendiam em 2021 a 21 431 mil euros (2020 a 21 294 mil euros).

Nota 8 – Estado e Outros Entes Públicos

Nos períodos de 2020 e 2021 a rubrica referente a Estado e Outros Entes Públicos apresentava a seguinte composição, não se verificando qualquer situação de atraso ou incumprimento nas obrigações para com estas entidades:

(Unidade: Euro)		
Estado e Outros Entes Públicos	2021	2020
Ativo Corrente	1 397 629	2 965 674
Estimativa de Impostos sobre o rendimento (IRC)	320 733	1 579 348
IVA regularizações	8 859	926
IVA a recuperar	136 018	0
IVA reembolsos pedidos	65 038	233 429
IVA liquidações Oficiosas	843 203	1 128 194
Outras tributações	23 778	23 778
Passivo Corrente	919 691	1 254 040
Impostos sobre o rendimento (IRC)	326 217	1 953 432
Valor pago em excesso referente ao IRC		
Estimativa de Impostos sobre o rendimento IRC	326 217	1 953 432
Pagamento por Conta	-326 217	-1 953 432
Retenção de Impostos sobre o rendimento (IRS)	330 209	643 857
IVA a pagar	58 649	10 877
Contribuições para Segurança Social	132 284	138 378
Contribuições para a CGA	226 394	244 676
Outras tributações	172 154	216 253



Nota 9 – Outras Contas a Receber

Nos períodos de 2020 e 2021 a rubrica referente a Outras Contas a Receber apresentava a seguinte composição:

(Unidade: Euro)		
Outras Contas a Receber	2021	2020
Ativo		
Corrente		
Devedores por Acréscimos de Rendimentos	1 448 821	894 909
Outros Devedores	2 382 370	2 113 080
- Beneficiários Plano Assistência Médica Medicamentosa	23 205	26 249
- Reestruturação do Trabalho Portuário	691 983	691 983
- Entidades Oficiais- Fatura Única Portuária	428 351	134 887
- Diversos	1 238 830	1 259 961
Perdas por Imparidade Acumuladas	-1 777 350	-1 807 434
Total Outras Contas a Receber	2 053 841	1 200 555

Grande parte da rubrica “Diversos” (cerca de 50%) é composta pelos montantes a receber referentes ao protocolo entre a APL, a CML e a REFER sobre o Nó Rodoferroviário de Alcântara.

Nota 10 – Diferimentos

Nos períodos de 2020 e 2021 a rubrica referente a Diferimentos apresentava a seguinte composição:

(Unidade: Euro)		
Diferimentos	2021	2020
ATIVO	2 154 054	395 994
Médio / Longo prazo	1 760 824	81 120
Gastos a reconhecer Contratos Financiam. ^{to}	53 572	66 429
Gastos a reconhecer Edif. Vasco da Gama	1 598 940	
Gastos a reconhecer Diversos	108 312	14 691
Curto Prazo	393 230	314 874
Gastos a reconhecer Contratos Financiam. ^{to}	12 857	30 433
Gastos a reconhecer Edif. Vasco da Gama	99 934	
Gastos a reconhecer Diversos	280 439	284 441
PASSIVO	59 172 166	30 793 497
Médio / Longo prazo	51 279 465	23 125 091
Assistência Médica	160 296	213 727
Rendas (Usos Dominiais, União Europeia e TML)	6 834	1 953
Bens das concessões - a reverter (ver nota 2)	50 948 021	22 738 930
Mais Valias - TCL (Terminal Cruzeiros Lisboa) (ver nota 2)	164 314	170 480
Curto Prazo	7 892 701	7 668 406
Assistência Médica	53 432	53 432
Rendas (Usos Dominiais, União Europeia e TML)	4 818 751	4 520 342
Bens das concessões - a reverter (ver nota 2)	3 014 353	3 088 466
Mais Valias - TCL (Terminal Cruzeiros Lisboa) (ver nota 2)	6 166	6 166



Nota 11 – Ativos Não Correntes Detidos Para Venda

No ano de 2020 o saldo da rubrica “Ativos não correntes detidos para venda”, no montante de 2 657 597 euros, refere-se ao valor líquido contabilístico do Edifício Vasco da Gama, que se encontrava arrendado a terceiros e cujos contratos cessaram, tendo sido acordado, no âmbito da negociação da concessão Liscont, que este imóvel irá integrar esta concessão, com vista à sua demolição e construção de novo edificado, razão pela qual se procedeu, no âmbito do processo de encerramento das contas do exercício, à sua transferência para esta rubrica.

Com a assinatura a 16 de dezembro de 2021 do aditamento ao contrato de concessão, com a consequente afetação deste imóvel à concessão, procedeu-se ao seu desreconhecimento, em contrapartida de uma rubrica de “Gastos a reconhecer”. Posteriormente, a partir do ano de 2022 (inclusive) proceder-se-á ao consequente reconhecimento do gasto de forma balanceada com o reconhecimento do rédito associado às rendas da concessão.

Ativos não correntes detidos para venda	Edifício Vasco da Gama
1 de janeiro 2020	
Custo de aquisição	--
Depreciações acumuladas	--
Valor líquido a 01/01/2020	--
<hr/>	
Alienações/Abates	--
Transferências	5 190 090
Depreciação-alien/Abates	2 532 493
Valor líquido	--
<hr/>	
31 de dezembro de 2020	
Custo de aquisição	5 190 090
Depreciações acumuladas	2 532 493
Valor líquido a 31/12/2020	2 657 597
<hr/>	
1 de janeiro 2021	
Custo de aquisição	5 190 090
Depreciações acumuladas	2 532 493
Valor líquido a 01/01/2021	2 657 597
<hr/>	
Alienações/Reclassificação	5 190 090
Depreciação-alien/Reclassificação	-2 532 493
Subsídio/Reclassificação	-958 723
Valor líquido	1 698 874
V. transferido para Diferimentos-Gastos a reconhecer	-1 698 874
<hr/>	
31 de dezembro de 2021	
Custo de aquisição	--
Depreciações acumuladas	--
Valor líquido a 31/12/2021	--

Nota 12 – Outros Ativos Financeiros

Integram esta rubrica os montantes relativos ao Fundo de Compensação do Trabalho nos termos da Lei n.º 70/2013, de 30 de agosto. Os saldos acumulados no final de 2020 e de 2021 eram os seguintes:

(Unidade: Euro)		
Outros ativos Financeiros	2021	2020
Fundo de Compensação do Trabalho	9 081	6 722



Nota 13 – Caixa e Depósitos Bancários

As rubricas de Caixa e Depósitos Bancários apresentavam no final de 2020 e 2021 a seguinte composição:

Caixa e Depósitos Bancários	2021	2020
Caixa	29 751	14 999
Depósitos bancários	12 200 523	11 101 863
dos quais:		
IGCP	6 416 107	3 460 894
Banca Comercial	5 784 416	6 739 219
Total Caixa e Depósitos Bancários	12 230 274	11 116 862

Saldos não disponíveis para uso: os valores da banca comercial incluem em 31/12/2021 o montante de 872 346 euros (1 399 502 euros em 31/12/2020), respeitantes a uma conta reserva, com o sindicato bancário CGD/BES com consignação de rendas das agências europeias, e com permissão para movimentação por parte da APL, S.A. exclusivamente pelos depósitos das rendas das agências europeias e serviço da dívida para liquidação do financiamento obtido para a construção dos edifícios sitos no cais do Sodré, local onde as mesmas se instalaram em Portugal.

Nota 14 – Capital Próprio e Resultados Transitados

Na demonstração das alterações no Capital Próprio dos períodos de 2019 e 2020 analisam-se as seguintes rubricas:

– Capital Realizado

Conforme previsto no artigo 9º dos Estatutos anexos ao Decreto-Lei nº 336/98, de 3 de novembro (ver “Identificação da Entidade e Enquadramento”), o Capital Social, integralmente subscrito e realizado, foi inicialmente fixado em 14 963 937 euros.

Subsequentemente, o capital passou para 60 000 000 euros, por incorporação de parte da reserva de avaliação, resultante da avaliação patrimonial efetuada em 1999, conforme Despacho nº 96/2001 da Inspeção-Geral das Finanças.

O capital atual, totalmente subscrito e realizado, é constituído por 12 000 000 ações, com o valor nominal de 5 euros. As ações são nominativas e revestem a forma escritural. O valor total do capital, detido exclusivamente pelo Estado Português - Direção Geral do Tesouro e Finanças, é de 60 000 000 euros.

– Reserva Legal (conta 551)

De acordo com o artigo 17º dos Estatutos da empresa, anualmente deverá ser transferido para Reserva Legal, no mínimo 10% do lucro do exercício até que seja atingido pelo menos 20% do capital.



A reserva legal não se encontra disponível para distribuição, apenas podendo ser utilizada para aumentar capital ou para compensar prejuízos.

No ano de 2021, foram aplicados nesta rubrica 10% (133 631,99 euros) do resultado líquido do ano de 2020, passando a um saldo de 6 539 833,92 euros no final de 2021.

– Outras Reservas

Esta rubrica integra:

. Outras Reservas (conta 552) – A 31/12/2021 a composição era a seguinte: Obras de Arte (377 600 euros), Reservas no âmbito do n.º 2 do art.º 32 do CSC (108 060,93 euros), Reserva Patrimonial (70 591 642,71 euros). Durante o ano 2021 não se registaram quaisquer movimentos, mantendo-se o saldo de 71 077 303,64 euros no final do ano.

. Reservas não distribuíveis – Concessões (conta 553)

São relevadas nesta rubrica, as quantias correspondentes à diferença entre a amortização/depreciação do Ativo Intangível/Tangível e o rendimento do período, incluídas nos Resultados Líquidos anuais.

No momento do exercício contratual da reversão, haverá lugar ao desreconhecimento do Ativo Intangível seguido do reconhecimento no Ativo Fixo Tangível dos bens revertidos, por transferência do saldo da conta 445 – Concessões – Bens a reverter. O Ativo Tangível será depreciado por continuidade do período de vida útil económica estimado pela Administração Portuária. O saldo respetivo da conta 553 – Reservas não distribuíveis – Concessões será transferido para a conta 595 – Outras variações no Capital Próprio – Concessões.

Foram aplicados nesta rubrica 873 028,34 euros do resultado líquido de 2020.

Em 2020 esta reserva foi reduzida em 1 182 412,00 euros, com a consequente transferência deste montante para a rubrica de “diferimentos”, no passivo, revertendo movimentos efetuados no passado devido ao efeito gerado pela prorrogação acordada em 2020, por mais cinco anos, de acordo com a respetiva previsão contratual, relativamente a duas concessões, de forma a assegurar a continuação do balanceamento entre a amortização do ativo tangível (relativo aos bens da concessão cuja vida útil se prolonga para além do prazo da concessão) e o reconhecimento do valor associado aos bens que reverterão para a APL no final das concessões. Adicionalmente, foi reconhecido o efeito desta reclassificação ao nível dos impostos diferidos.

Não foram registados quaisquer bens adquiridos pelos concessionários.

Em 2021 é de assinalar também o efeito da 2ª Adenda à Concessão TSA, implicando alteração do prazo contratual.

A 31/12/2021 o saldo da conta 553 era de 12 496 748,03 euros.

– Resultados Transitados (conta 56)

Nesta rubrica procede-se ao registo do valor remanescente dos Resultados Líquidos do ano anterior após a aplicação em Reserva Legal e em Reservas não Distribuíveis.



No ano de 2021, conforme DSUE de 26/01/2022, foram utilizados 470 340,47 euros desta rubrica de modo a permitir a distribuição de dividendos no valor de 800 000,00 euros.

A 31/12/2021 o saldo desta conta era de 30 614 398,45 euros.

– Outras variações no Capital Próprio (conta 59)

Com um saldo de 43 272 140,36 euros a 31/12/2021, as variações mais relevantes desta rubrica durante o ano foram as seguintes:

- Depreciação do imobilizado: 1 463 211,66 euros;
- De acordo com os estudos atuariais realizados: movimentos relativos a provisões para assistência médica/medicamentosa e pensões vitalícias (anulações: 308 697,00 euros; reforço: -2 788,00 euros);
- Imposto diferido 202 710,18 euros;
- Ajustamento em Subsídios ao investimento: 559 432,48 euros.
- Reclassificação do Subsídio Ed. Vasco da Gama para Diferimentos – Gastos a Reconhecer: - 958 723,00 euros.

– Resultado Líquido

As aplicações dos resultados líquidos de 2019 e 2020 tiveram a distribuição que se segue:

(Unidade: Euro)

	Res. Líq. 2019 (aplic. em 2020)	Res. Líq. 2020 (aplic. em 2021)
Resultado Líquido Total	8 280 962,76	1 336 319,86
Reservas Legais	828 096,28	133 631,99
Reservas não Distribuíveis	1 257 653,72	873 028,34
Resultados Transitados	5 075 212,76	-470 340,47
Distribuição de dividendos	1 120 000,00	800 000,00

Quanto à distribuição do resultado líquido de 2021, a proposta será efetuada nos termos indicados no capítulo 11.



(Unidade: Euro)

Nota 15 – Provisões

As provisões constituídas apresentavam no final de 2020 um saldo de 3 634 444 euros e eram referentes a Processos Judiciais em Curso.

Durante o ano 2021 foram efetuados os seguintes movimentos:

- Reforços de provisões no montante total de 308 766,13 euros referentes a diversos processos em curso;
- Constituição de provisões no montante de 25 783,1 euros, referentes aos Processos n.º 478/20.6BESNT, n.º 335/21.9BELSB e n.º 1434/21.2BELSB.

Provisões	Processos Judiciais em curso
Quantia escriturada a 01/01/2020	3 013 337
Aumentos	307 037
Constituição	50 876
Reforço	167 596
Reforço - efeito temporal	88 566
Outros	
Diminuições	-20 480,00
Uso	
Reversão	-20 480
Outras	
Movimentos do Período	286 557
Quantia escriturada a 31/12/2020	3 299 895
Quantia escriturada a 01/01/2021	3 299 895
Aumentos	334 549
Constituição	25 783
Reforço	214 412
Reforço - efeito temporal	94 354
Outros	
Diminuições	
Uso	
Reversão	
Outras	
Movimentos do Período	334 549
Quantia escriturada a 31/12/2021	3 634 444

Nota 16 – Financiamentos Obtidos

Os Financiamentos Obtidos apresentavam no final de 2020 e 2021 a seguinte composição:

(Unidade: Euro)		
Financiamentos de Instituições de Crédito e Outras Entidades	2021	2020
Curto Prazo (até 1 ano):	19 542 857	19 102 342
CGD	7 142 857	7 142 857
Sindicato Novo Banco/CGD	1 300 000	1 300 000
BPI	0	2 000 000
Banco Santander Totta	9 000 000	6 559 485
Bankinter	2 100 000	2 100 000
Médio/Longo Prazo (Superior a 1 ano):	18 371 121	24 587 146
CGD	9 107 143	11 250 000
Sindicato Novo Banco/CGD	9 263 979	13 337 146
Total de Financiamentos	37 913 978	43 689 488

No ano de 2021 o endividamento bancário apresentou um decréscimo global de 5 776 mil euros face a 2020. Esse decréscimo decorre das amortizações de capital efetuadas no âmbito dos contratos de



financiamento de médio /longo prazo, no valor de 9 776 mil euros e na utilização de um financiamento de curto prazo no montante de 4 000 mil euros.

Nota 17 – Benefícios Pós-Emprego

Tal como sucede anualmente, a APL solicitou a uma entidade independente a elaboração de estudos atuariais relativos a Pensões (Fundo de Pensões ex-INPP, Pensões de Sobrevivência, Vitalícias e de Sangue) e a Assistência Médica/Medicamentosa reportados ao final do exercício.

- Pensões

A empresa é responsável pela manutenção do fundo de aposentações do ex-INPP - Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos, criado pelo DL nº188/89, de 3 de junho, relativamente aos aposentados que integravam o departamento de pilotagem do Porto de Lisboa e possui ainda uma responsabilidade relacionada com o pagamento de pensões vitalícias de sobrevivência e de sangue a alguns aposentados no âmbito do DL nº 42 880 de 21 de março de 1960, DL nº 605/73 de 13 de novembro e DL nº 404/82 de 24 de setembro, respetivamente.

A variação das responsabilidades em 2020 e 2021 é a indicada no quadro seguinte. No ano 2021 esta variação decorre fundamentalmente da alteração da taxa de desconto de 0,55% para 0,87%.

(Unidade: Euro)

Fundo de Pensões ex-INPP, Pensões de Sobrevivência, Vitalícias e de Sangue	2021	2020
Saldo Inicial	-3 947 341	-4 097 618
Gastos financeiros	-20 283	-38 376
Ganhos e (perdas) actuariais	230 258	-349 562
Pagamentos efetuados no exercício	504 591	538 215
Saldo Final	-3 232 775	-3 947 341
Provisão em balanço	3 232 775	3 947 341
Percentagem de cobertura da provisão	100%	100%
Pressupostos:		
Tábuas de mortalidade	TV 88/90	TV 88/90
Percentagem de casados	75,00%	75,00%
Diferença de idades entre conjuges	3	3
Taxa de desconto	0,87%	0,55%
Taxa crescimento pensões	1,00%	1,00%
Taxa inflação	2,00%	2,00%



- Assistência médica e medicamentosa

A empresa tem instituídos determinados benefícios de ação social pós-emprego para os colaboradores afetos à Caixa Geral de Aposentações e seus familiares.

No ano 2009 o Regulamento das Obras Sociais e Culturais sofreu uma alteração significativa com a integração na ADSE dos beneficiários (ativos, aposentados e outros titulares, admitidos até 1 de janeiro de 1998) que à data de 31 de dezembro de 2009 ainda se encontravam inscritos nas OSC. A comparticipação da empresa passou a corresponder a 50% do montante suportado pelo beneficiário relativamente às despesas médicas previamente comparticipadas pela ADSE, até ao limite fixado por esta entidade.

A variação das responsabilidades em 2020 e 2021 é a indicada no quadro seguinte. Tal como no caso das pensões, também neste caso a variação decorre da alteração da taxa de desconto de 0,55% para 0,87%.

(Unidade: Euro)

Assistência Médica e Medicamentosa - Responsabilidade por Serviços Passados	2021	2020
Saldo Inicial	-2 811 052,21	-3 115 619,82
Gastos financeiros	-33 197,00	-52 353,00
Gastos Correntes		
Ganhos e (perdas) actuariais	81 227,00	223 448,00
Pagamentos efetuados no exercício	147 419,44	133 472,50
Saldo Final	-2 615 602,77	-2 811 052,32
Provisão em balanço	2 615 602,77	2 811 052,21
Percentagem de cobertura da provisão	100%	100%
Pressupostos:		
Tábuas de mortalidade	TV88/90	TV 88/90
Tábuas de invalidez	EVK 80	EVK 80
Taxa de desconto	0,87%	0,55%
Taxa de inflação nos cuidados de saúç	2,00%	2,00%

Nota 18 – Passivos por Impostos Diferidos

Em 31 de dezembro de 2021 os passivos por impostos diferidos refletem o efeito dos ganhos líquidos reconhecidos no âmbito dos ativos das concessões (ver nota 2), bem como de movimentos relativos ao abate de bens de uma concessão referente a períodos anteriores, bem como da prorrogação do prazo de uma concessão (vide nota 13).



Os movimentos ocorridos foram os seguintes:

(Unidade: Euro)		
Passivos por Impostos Diferidos	2021	2020
Saldo em 1 de janeiro	3 636 548	3 722 031
Bens a reverter no final da concessão	272 879	253 460
Efeito efeito abate bens de concessão efetuado em períodos ant.		-72 900,23
Efeito de prorrogação de concessões TMB+TMPB		-266 042,70
Efeito de adenda ao contrato concessão TSA	-8 460,23	
Saldo em 31 de dezembro	3 900 967	3 636 548

A empresa não tem impostos diferidos ativos registados, devido a incerteza quanto à sua recuperação.

A taxa de imposto aplicada em 2020 foi a seguinte:

- . IRC – 21%
- . Derrama Municipal: 1,5% concelho de Lisboa e 1,4% concelho de Oeiras
- . Derrama Estadual: até 5%

Nota 19 – Outras Contas a Pagar

As Outras Contas a Pagar apresentavam no final de 2020 e 2021 a seguinte composição:

(Unidade: Euro)		
Outras Contas a Pagar	2021	2020
PASSIVO NÃO CORRENTE	9 563 853	9 711 293
Credores - Ajust. subsídios	9 563 853	9 711 293
PASSIVO CORRENTE	4 530 358	4 185 833
Pessoal	7 129	7 660
Fornecedores de investimento	703 744	217 533
Credores por acréscimo de gastos	2 499 423	2 516 188
Credores - Ajust. subsídios	265 174	320 444
Credores diversos	1 054 888	1 124 007
Total Outras Contas a Pagar	4 530 358	4 185 833

A rubrica mais relevante - Credores por acréscimos de gastos – é composta maioritariamente por montantes referentes a remunerações e respetivos encargos.

A rubrica Credores Diversos integra, entre outros, montantes a regularizar referentes à distribuição do subsídio do projeto Via Lisboa, bem como pagamentos a efetuar de aquisições de bens e serviços.



Nota 20 – Fornecedores

(Unidade: Euro)

Os Fornecedores apresentavam no final de 2020 e 2021 a seguinte composição:

Fornecedores	2021	2020
Fornecedores c/c	919 805	910 963
Fornecedores faturas em receção e conferência	0	0
Fornecedores c/ Depósito Caução	10 090	10 090
Total Fornecedores	929 895	921 053
Depósito de Garantia	0	0
Adiantamentos a Fornecedores	-3 199	-3 287
Total Fornecedores c/ Adiantamentos	926 696	917 766
Fornecedores de Investimentos (Valores incluídos na nota 18, na rubrica "Outras contas a pagar")	703 744	217 533
Prazo Médio de Pagamentos a Fornecedores (RCM 34/2008, de 22 fev)	47	50

Em 31/12/2021 as garantias relativas a fornecedores ascendem 1 144 533 euros, parte das quais referidas no quadro acima, na rubrica "Fornecedores c/ Depósito de Caução"

e as restantes (seguros e depósitos de caução) registadas em contas estatísticas.

Nota 21 – Outros Passivos Financeiros

Em 27/12/2007 a APL, S.A. financiou-se junto de uma instituição bancária no montante de 21 500 000 euros, com o objetivo de reestruturar o passivo financeiro de curto prazo em médio e longo prazo. Em 31/12/2018 o justo valor do derivado embutido no financiamento ascendia a 139 584,04 euros.

Este financiamento venceu-se durante o ano 2019 pelo que nos anos 2020 e 2021 não existe registo de passivos financeiros.

Nota 22 – Rédito

(Unidade: Euro)

O Rédito apresentava no final dos anos 2020 e 2021 a composição indicada no quadro seguinte. A variação registada decorre dos fatores indicados no ponto 9.1 deste relatório.

Rédito	2021	2020	NOTAS
Serviços Prestados	25 228 317	25 607 008	
Regulamento de Tarifas	7 125 746	6 753 466	a)
Concessões	15 764 432	16 422 223	b)
Exploração de Náutica e Marítimo-Turística	2 122 990	2 197 117	
Outras Prestações de Serviços	215 149	234 202	c)
Usos Dominiais	6 762 839	6 957 488	
Taxas dominiais	6 656 353	6 828 033	d)
Licenças em fase de decisão	106 486	129 455	e)
Rendas de Propriedades de Investimento	4 102 851	4 176 415	f)
Rendimentos de anos anteriores	45 262	59 419	g)
Outros	55 056	311 551	h)
Total Volume de negócios	36 194 325	37 111 882	
Total do rédito	36 194 325	37 111 882	

NOTAS:

- a) Contas 72 relativas a TUP navio, tarifa de pilotagem, tráfego de passageiros, armazenagem, equipamentos, resíduos e taxa de carbono
- b) contas 72 relativas a Taxas fixas e variáveis das concessões e licenças de carga, da concessão de cruzeiros e também concessões/licenças de alguns usos dominiais associados a atividades de carga
- c) Contas 72 relativas a ISPS, alguns fornecimentos de energia, pessoal, fotocópias e licenças diversas registadas na conta 72.
- d) Contas 78 relativas a taxas de usos dominiais, fornecimento de água a navios, fornecimentos de energia registados na conta 78 e a taxa da concessão de abastecimento de água
- e) Parte da conta 78889 relativa a usos dominiais
- f) Conta 7873
- g) Conta 78813
- h) Restante da conta 78889 excluindo usos dominiais



Nota 23 – Fornecimentos e Serviços Externos

Os Fornecimentos e Serviços Externos apresentavam no final de 2020 e 2021 a composição indicada no quadro seguinte. Relativamente às variações identificadas, vide ponto 9.2 deste relatório.

(Unidade: Euro)		
Fornec. e Serviços Externos	2021	2020
Serviços especializados	4 357 170	3 312 731
Trabalhos especializados	395 048	540 883
Publicidade e propaganda	103 039	180 219
Vigilância e segurança	859 333	820 013
Honorários	30 164	18 908
Conservação e reparação	2 958 769	1 741 068
...dos quais dragagens	1 739 667	452 744
Outros serviços especializados	10 817	11 641
Materiais	105 615	47 058
Energia e fluidos	763 821	716 229
Deslocações, estadas e transportes	46 399	47 916
Serviços diversos	1 149 627	1 073 091
Rendas e alugueres	121 700	131 843
Comunicações	59 975	61 012
Seguros	199 475	193 422
Contencioso e notariado	8 358	16 191
Despesas de representação	11 094	8 689
Limpeza, higiene e conforto	699 660	631 269
Outros serviços	49 365	30 664
Total	6 422 632	5 197 025

Nota 24 – Gastos com o Pessoal

Os Gastos com Pessoal apresentavam no final de 2020 e 2021 a composição indicada no quadro seguinte. Relativamente às variações mais relevantes identificadas, vide ponto 9.2 deste relatório.

(Unidade: Euro)		
Gastos com o Pessoal	2021	2020
Remunerações dos órgãos sociais	224 694	235 639
Redução decorrente da RCM 36/2012	0	0
Remunerações Líquida dos órgãos sociais (Nota 30)	224 694	235 639
Remunerações do pessoal *	13 825 453	13 942 923
Remunerações Líquidas do Pessoal	13 825 453	13 942 923
Benefícios pós-emprego	20 283	38 376
Indemnizações	0	0
Encargos sobre remunerações	3 204 365	3 262 173
Seguros acidentes trabalho e doenças profissionais	192 626	265 050
Gastos de ação social	288 346	317 641
Outros	57 414	143 939
Total	17 813 181	18 205 740

* NOTA:
Inclui pensão transitória paga ao pessoal que aguardava aposentação (2020:7 028 euros;2021:46 702 euros).

O efetivo médio passou de 287 trabalhadores em 2020 para 279 em 2021.



Nota 25 – Imparidades de Dívidas a Receber

Nos períodos de 2020 e 2021 a rubrica referente a Imparidades apresentou a seguinte evolução:

(Unidade: Euro)

Imparidades	Saldo Inicial	Reforço	Reversão	Utilização	Saldo Final
Clientes	21 770 342	614 404	0	-1 712 745	20 672 001
Devedores diversos	1 194 132		-88 655		1 105 477
OSC-Plano assist. médica	14 483		-1 116	-2 394	10 972
Oper. CCTPL	690 985				690 985
Total 2020	23 669 943	614 404	-89 772	-1 715 140	22 479 435
Clientes	20 672 001	947 059		-45 762	21 573 299
Devedores diversos	1 105 477	90 934	-119 851		1 076 560
OSC-Plano assist. médica	10 972		-1 167		9 805
Oper. CCTPL	690 985				690 985
Total 2021	22 479 435	1 037 993	-121 018	-45 762	23 350 649

O tipo de movimento mais relevante em 2021 foi o reforço das imparidades de clientes.

Nota 26 – Outros Rendimentos e Ganhos

Os Outros Rendimentos e Ganhos apresentavam no final de 2020 e 2021 a composição indicada no quadro seguinte. Relativamente às variações mais relevantes identificadas, vide ponto 9.1 deste relatório.

(Unidade: Euro)

Outros Rendimentos e Ganhos	2021	2020
Rendimentos suplementares	35 262	29 886
Descontos de pronto pagamento obtidos	8	65
Alienações - Mais valias	77 974	9 003
Juros de mora	30 090	24 640
Outros		
Anulação de gastos de anos anteriores	8 613	114 216
Rendimentos de anos anteriores	45 262	59 419
Imputação de subsídios ao investimento	1 463 212	1 582 548
Regularização de IVA	78 540	82 641
Imputação Rendimentos Bens Reverter - Concessões (a)	3 102 872	3 566 706
Outros não especificados	55 056	311 551
Rendas e Rendimentos de Propried. Investimento	4 102 851	4 176 415
Outros Rendimentos suplementares - Taxas Dominiais (b)	6 762 839	6 957 488
Total Outros Rendimentos e Ganhos	15 762 578	16 914 579

Notas:

(a) Reconhecimento de rendimento relacionado com o registo dos bens a reverter das concessões portuárias de serviço público (ver nota 2).

(b) Ver Nota 21



Nota 27 – Outros Gastos e Perdas

Nos períodos de 2020 e 2021 as rubricas referentes a Outros Gastos e Perdas apresentaram os seguintes valores:

(Unidade: Euro)		
Outros Gastos e Perdas	2021	2020
Impostos indiretos ⁽¹⁾	780 568	337 321
Dívidas incobráveis	0	6 272
Gastos e perdas em investimentos não financeiros	75 260	612 144
Outros	1 236 120	1 219 305
Anulação receitas anos anteriores	16 742	8 356
Gastos de anos anteriores	20 456	5 743
Donativos e quotizações	29 554	32 122
Insuficiência da Estimativa para Impostos	30	0
Comparticipações AMT e DGRM	1 110 856	1 145 664
Outros	58 483	27 421
Total Outros Gastos e Perdas	2 091 949	2 175 043

(1) Inclui o IVA (dado que a empresa apresenta IVA numa base de pro-rata) e o IMI.

Relativamente às variações mais relevantes identificadas, vide ponto 9.2 deste relatório.

Nota 28 – Juros e Rendimentos Similares Obtidos

Não foram auferidos rendimentos desta natureza em 2020 nem em 2021.

Nota 29 – Juros e Gastos Similares Suportados

Os Juros Suportados por financiamentos são registados como gastos do período. A redução dos encargos financeiros decorre no essencial da redução do capital em dívida em conjugação com a descida das taxas de juro, conforme referido nos pontos 8.2 e 9.3 deste Relatório.

(Unidade: Euro)		
Juros e Gastos Similares Suportados	2021	2020
Juros suportados	607 989,38	723 696,47

Nota 30 – Imposto Sobre o Rendimento

O pagamento do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC) é efetuado com base em declarações de autoliquidação, que ficam sujeitas a inspeção e eventual ajustamento pelas autoridades fiscais durante um período de quatro anos. Contudo, no caso de serem apresentados prejuízos fiscais, estas podem ser sujeitas a inspeção e eventual ajustamento pelas autoridades fiscais por um período de 12 anos. A partir de 2014 os prejuízos fiscais de um determinado exercício podem ser deduzidos aos lucros fiscais nos doze anos seguintes, limitados a 70% do lucro tributável.



RECONCILIAÇÃO ENTRE OS RESULTADOS CONTABILÍSTICO E FISCAL	2 021		2 020	
	Art.º	Montante (€)	Art.º	Montante (€)
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO		-726 591,55		1 336 319,86
Variações patrimoniais negativas (regime transitório previsto no art.º 5.º, n.ºs 1,5 e 6 do DL159/2009, de 13/07)				
TOTAL		-726 591,55		1 336 319,86
Correções relativas a períodos de tributação anteriores	(art.º 18.º, n.º 2)	20 455,54	(art.º 18.º, n.º 2)	5 742,82
Ajustamentos não dedutíveis decorrentes da aplicação do justo valor	(art.º 18.º, n.º 9)		(art.º 18.º, n.º 9)	
Gastos de benefícios de cessação de emprego, benefícios de reforma e outros benefícios pós-emprego ou a longo prazo dos empregados	(art.º 18.º, n.º 12)	48,17	(art.º 18.º, n.º 12)	37 297,17
Provisões não dedutíveis ou para além dos limites legais e perdas por imparidade fiscalmente não dedutíveis de ativos financeiros	(art.º19.º, n.º4 e 39.º)	167 639,34	(art.º19.º, n.º4 e 39.º)	168 218,26
IRC, incluindo as tributações autónomas, e outros impostos que direta ou indiretamente incidam sobre os lucros	(art.º 23.º-A, n.º1,al.a))	5 514,36	(art.º 23.º-A, n.º1,al.a))	388 399,93
Impostos diferidos	(art.º 23.º-A, n.º1,al.a))	272 879,34	(art.º 23.º-A, n.º1,al.a))	253 459,84
Despesas não documentadas	(art.º 23.º-A, n.º1,al.b))		(art.º 23.º-A, n.º1,al.b))	
Ajustamentos em inventários para além dos limites legais e perdas por imparidade em créditos não fiscalmente dedutíveis ou para além dos limites legais	---		---	
Perdas por imparidade em créditos não fiscalmente dedutíveis ou para além dos limites legais	(art.ºs 28.º-A a 28.º-C)		(art.ºs 28.º-A a 28.º-C)	
Multas, coimas e demais encargos, incluindo juros compensatórios e moratórios, pela prática de infrações	(art.º 23.º-A, n.º1,al.e))	26 632,90	(art.º 23.º-A, n.º1,al.e))	19 406,05
Impostos, taxas e outros tributos que incidam sobre terceiros que o sujeito passivo não esteja legalmente obrigado a suportar	(art.º 23.º-A, n.º1,al.f))		(art.º 23.º-A, n.º1,al.f))	
Indemnizações por eventos seguráveis	(art.º 23.º-A, n.º1, al.g))		(art.º 23.º-A, n.º1, al.g))	
Encargos não devidamente documentados	(art.º 23.º-A, n.º1, al.c))	3 864,49	(art.º 23.º-A, n.º1, al.c))	1,85
Encargos com combustíveis	(art.º 23-A, n.º1, al. j))		(art.º 23-A, n.º1, al. j))	
Perdas por imparidade em inventários para além dos limites legais e em créditos não fiscalmente dedutíveis ou para além dos limites legais	(art.ºs 28.º, 28.º-A a 28.º-C)	627 369,98	(art.ºs 28.º, 28.º-A a 28.º-C)	1 946 988,84
Perdas por imparidade de ativos não correntes e depreciações e amortizações, não aceites como gastos	(art.º 31.º-B), (art.º 34.º, n.º1)	2 117 866,29	(art.º 31.º-B), (art.º 34.º, n.º1)	2 440 218,00
Créditos incobráveis não aceites como gastos	(art.º 41.º)	18 838,75	(art.º 41.º)	44 292,38
Realizações de utilidade social não dedutíveis	(art.º 43.º)	45 266,37	(art.º 43.º)	40 797,50
Menos-valias contabilísticas		203,32		557,88
Diferença positiva entre as mais-valias e as menos-valias sem intenção de reinvestimento	(art.º46.º)	71 596,09	(art.º46.º)	
Donativos não previstos ou além dos limites legais	(art.ºs 62.º e 62.º-A do EBF)		(art.ºs 62.º e 62.º-A do EBF)	
Outros		27,97		663,62
TOTAL		2 651 611,36		6 682 364,00
Correções relativas a períodos de tributação anteriores	(art.º 18.º, n.º 2)		(art.º 18.º, n.º 2)	
Ajustamentos não tributáveis decorrentes da aplicação do justo valor	(art.º 18.º, n.º 9)		(art.º 18.º, n.º 9)	
Pagamento ou colocação à disposição dos beneficiários de benefícios de cessação de emprego, benefícios de reforma e outros benefícios pós-emprego ou a longo prazo dos empregados	(art.º 18.º, n.º 12)	652 010,80	(art.º 18.º, n.º 12)	-671 687,19
Reversão de perdas por imparidade tributadas	(art.º 18.º, n.º 3 e 28.ºA, n.º3)	30 084,52	(art.º 18.º, n.º 3 e 28.ºA, n.º3)	-89 771,65
Depreciações e amortizações tributadas em períodos de tributação anteriores	(art.º 20º, do DR 25/2009, de 14/9)	7 900,00	(art.º 20º, do DR 25/2009, de 14/9)	-7 898,00
Reversão de ajustamentos em inventários tributados e de perdas por imparidade tributadas	(art.º 28.º, n.º 3), (art.º 35.º, n.º 3)		(art.º 28.º, n.º 3), (art.º 35.º, n.º 3)	
Perdas por imparidade tributadas em períodos de tributação anteriores	(art.ºs 28º, 28.º-A, n.º1 e 31.º-B, n.º7)		(art.ºs 28º, 28.º-A, n.º1 e 31.º-B, n.º7)	-614 874,60
Reversão de provisões tributadas	(art.º 19.º, n.º4 e 39.º, n.º4)		(art.º 19.º, n.º4 e 39.º, n.º4)	-20 480,00
Diferença negativa entre as mais-valias e as menos-valias fiscais				
Restituição de impostos não dedutíveis e excesso de estimativa para impostos	(art.º 46,º)		(art.º 46,º)	-755,73
Benefícios Fiscais		30 240,00		-18 302,04
Mais-valias contabilísticas		71 808,32		
Outras deduções (nomeadamente imputação de rendimentos de bens a reverter)		3 110 912,03		-3 572 871,99
TOTAL		3 902 955,67		-4 996 641,20



(nota 30 cont.)

RECONCILIAÇÃO ENTRE OS RESULTADOS CONTABILÍSTICO E FISCAL	2 021		2 020	
	Art.º	Montante (€)	Art.º	Montante (€)
LUCRO TRIBUTÁVEL		6 554 567,03		1 685 722,80
PREJUÍZO PARA EFEITOS FISCAIS		1 251 344,31		
MATÉRIA COLETÁVEL		6 554 567,03		1 685 722,80
Imposto à taxa normal				354 001,79
COLETA		0,00		354 001,79
Benefícios Fiscais				
Pagamento especial por conta	(art.º93.º)		(art.º93.º)	
Total das Deduções		0,00		0,00
Total do IRC Liquidado		0,00		354 001,79
Retenções na fonte				14 315,51
Pagamento por conta	(art.º 105.º)	321 699,00	(art.º 105.º)	1 746 894,00
Pagamento Adicional por conta		4 518,00		206 538,00
IRC a Pagar				
IRC a Recuperar		-326 217,00		-1 613 745,72
Derrama Municipal				24 507,44
Derrama Estadual (art.º 87º - A)				5 571,68
Tributações Autónomas		5 484,36		4 319,02
TOTAL A RECUPERAR				
TOTAL A PAGAR		-320 732,64		-1 579 347,58
Imposto Corrente		5 484,36		388 399,93
Impostos Diferidos		272 879,34		253 459,84
Imposto sobre o Rendimento		278 363,70		641 859,77

Nota 31 – Partes Relacionadas

(Unidade: Euro)

As remunerações dos órgãos sociais nos períodos findos em 31 de dezembro de 2020 e 2021 foram os seguintes:

Partes Relacionadas	2020	2020
Remuneração dos Órgãos Sociais		
Conselho de Administração	171 712	204 507
Vencimento base	102 717	115 022
Subsídio de férias	9 711	9 194
Subsídio de Natal	7 405	9 194
Ajudas de custo	340	0
Despesas de representação	46 128	57 205
Subsídio de alimentação	5 412	13 893
Comissão de Fiscalização	51 457	31 132
Vencimento base	41 190	25 598
Subsídio de férias	6 862	3 150
Subsídio de Natal	3 405	2 384
Assembleia Geral	1 525	0
Redução decorrente da RCM 36/2012	0	0
Total Partes Relacionadas	224 694	235 639

Nota 32 – Locações

O contrato existente refere-se às viaturas utilizadas pela APL, S.A. em regime de leasing operacional.

O n.º de viaturas reportado ao final de cada ano, manteve-se nas 9.

(Unidade: Euro)

Pagamentos	2021	2020
Total dos futuros pagamentos mínimos da locação à data do balanço	49 793,28	83 937,24
Até 1 ano	34 143,96	34 143,96
1 a 5 anos	15 649,32	49 793,28
Mais de 5 anos		
Valor dos pagamentos reconhecidos em gastos do período	34 143,96	34 143,96



Nota 33 – Garantias

A APL tem duas garantias bancárias nos valores de 7 466,04 euros e 7 184,47 euros prestadas a favor do chefe dos serviços de finanças do 6.º bairro fiscal de Lisboa, nos termos do n.º 1 do art.º 199 do Código do Procedimento e do Processo Tributário.

Nota 34 – Subsídios do Governo e Apoios do Governo

Os movimentos referentes a subsídios auferidos pela APL em 2021 foram os seguintes:

(Unidade: Euro)

Subsídios do Governo e Apoios do Governo	Subsídios do Estado e outros entes públicos			Subsídios de outras entidades					
	Valor atribuído em períodos anteriores	Valor atribuído no período	Valor imputado ao período	Outras entidades			Dos quais, da União Europeia		
				Valor atribuído em períodos anteriores	Valor atribuído no período	Valor imputado ao período	Valor atribuído em períodos anteriores	Valor atribuído no período	Valor imputado ao período
1 Subsídios relacionados com ativos/ao investimento									
Ativos fixos tangíveis	16 588 061		265 236	47 941 104		952 434	47 941 104		952 434
Ativos intangíveis				387 892	73 153	193 554	387 892	73 153	193 554
Outros ativos	885 445		17 709	1 175 287		34 279	1 175 287		34 279
2 Subsídios relacionados com rendimentos à exploração									
3 Valor dos reembolsos no período respeitantes a:									
Subsídios relacionados com ativos/ao investimento									
Subsídios relacionados com rendimentos/à exploração									
Totais (1+2-3)	17 473 505		282 945	49 504 282	73 153	1 180 267	49 504 282	73 153	1 180 267

O montante indicado no quadro, recebido no ano 2021 é proveniente de fundos europeus relativos ao projeto Portmos (73 153 euros, correspondentes a uma regularização efetuada pela APP aos parceiros envolvidos). Foram ainda recebidos 486 280 euros referentes ao Projeto Via Lisboa (não figura no quadro por não se encontrar ainda encerrado contabilisticamente).

Nota 35 – Matérias Ambientais

Em 31 de dezembro de 2021 não se encontrava registado nas demonstrações financeiras qualquer passivo de caráter ambiental nem é divulgada qualquer contingência ambiental, por ser convicção da empresa que não existem, à data, obrigações ou contingências provenientes de acontecimentos passados de que resultem encargos materialmente relevantes para a empresa.

Os dispêndios de caráter ambiental refletidos nas contas foram os indicados no quadro seguinte.



(Unidade: Euro)

Dispendios de carater ambiental	2021	2020
Gastos de Exploração	604 295	760 998
Recolha de resíduos, saneamento urbano e rede de saneamento no porto de Lisboa, incluindo docas de recreio	262 243	246 102
Recolha de resíduos a embarcações *	166 153	147 501
Manutenção de Espaços Verdes	90 200	209 424
Monitorização Ambiental e Caracteriz. Sedimentos Dragagens	37 287	123 876
Limpeza de esteiros	15 996	
Recolha resíduos origem animal	6 247	595
Outros equipamentos de combate à poluição	822	
Estudo viabilidade fornecimento de energia elétrica a navios	25 348	33 500
Valores integrados no Ativo	9 012	0
Equipamentos de recolha de óleos usados - Docas de recreio	9 012	
TOTAL	613 307	760 998

* NOTA: Parte significativa dos gastos incorridos com recolha de resíduos a embarcações são posteriormente faturados a terceiros, encontrando-se o rendimento registado em prestações de serviços - Tarifa de resíduos

Nota 36 – Outras informações

1. Lei-quadro da transferência de competências para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais

Em agosto de 2018 foi publicada a Lei n.º 50/2018, que veio estabelecer o quadro da transferência de áreas e competências atualmente detidas por diversas entidades, entre as quais as administrações portuárias, para as autarquias locais e entidades intermunicipais.

O art.º 18.º do referido diploma, aborda as questões relativas às áreas portuário-marítimas e áreas urbanas de desenvolvimento turístico e económico não afetas à atividade portuária, passando para a competência dos órgãos municipais a gestão de:

- a) áreas afetas à atividade da náutica de recreio e os bens imóveis aí integrados, bem como os bens móveis a estes afetos, abrangendo as atualmente incluídas nas autoridades portuárias;
- b) áreas dos portos de pesca secundários e os bens imóveis aí integrados, bem como os bens móveis a estes afetos, abrangendo as atualmente incluídas nas autoridades portuárias;
- c) áreas sob jurisdição dos portos sem utilização portuária reconhecida ou exclusiva e os bens imóveis aí integrados, bem como os bens móveis a estes afetos, abrangendo as atualmente incluídas nas autoridades portuárias;
- d) áreas urbanas de desenvolvimento turístico e económico não afetas à atividade portuária e os bens imóveis aí integrados, bem como os bens móveis afetos, abrangendo as atualmente incluídas nas autoridades portuárias.



O diploma em apreço prevê uma concretização faseada, a decorrer até 1 de janeiro de 2021, data em que se consideram transferidas todas as competências para as entidades municipais que tenham manifestado a sua concordância nesse sentido.

O art.º 19.º do mesmo diploma referia ainda a competência dos órgãos municipais nas praias marítimas, fluviais e lacustres integradas no domínio público do Estado. Em 27 de novembro de 2018 foi publicado o decreto-lei n.º 97/2018, que veio regulamentar esta matéria.

Em 2019 é de referir a publicação de mais dois decretos-lei regulamentares:

- Decreto-Lei n.º 58/2019, de 30 de abril, relativo a:
 - a) Serviços públicos de transporte de passageiros regular, ainda que exercidos em áreas sob a jurisdição de qualquer administração ou autoridade marítima e portuária, designadamente quando tais serviços se encontrem integrados numa rede de transporte público de passageiros urbana, suburbana ou regional;
 - b) Transportes turísticos locais entre municípios limítrofes ou no âmbito da mesma comunidade intermunicipal ou área metropolitana, excluindo -se o transporte turístico local que abrange mais do que uma comunidade intermunicipal.
- Decreto-Lei n.º 72/2019, de 28 de maio, relativo a:
 - a) Gestão das áreas afetas à atividade de náutica de recreio e dos portos ou instalações de apoio à pesca não inseridos na área de jurisdição dos portos comerciais nacionais principais ou secundários;
 - b) Gestão das áreas sob jurisdição portuária sem utilização portuária reconhecida ou exclusiva e de áreas urbanas de desenvolvimento turístico e económico não afetas à atividade portuária.

Uma concretização faseada, a decorrer até 1 de janeiro de 2021, “data em que se consideram transferidas todas as competências para as entidades municipais que tenham manifestado a sua concordância nesse sentido” não ocorreu e não há previsão sobre se virá, e quando a ocorrer.

Desconhecendo-se o desfecho desta situação, não estamos em condições de determinar os seus efeitos nas demonstrações financeiras.

2. Recomendações do Tribunal de Contas – compensação da Parque Expo, S.A.

O relatório de auditoria do Tribunal de Contas n.º 19/2007 – 2ª secção refere na pág. 10, paragrafo 23 que, *“Quanto à dívida da Parque Expo, S. A. 23. Desde 1993 que os sucessivos Ministros da tutela da APL, em desrespeito pelo DL 207/93, de 14-06, não fixaram, através de despacho conjunto, o valor da compensação que a Parque Expo, S. A. deve pagar à APL pelos prejuízos económicos decorrentes da desafetação dos terrenos onde se realizou a Expo 98.”*

Em consequência, o referido relatório recomenda ao Estado, enquanto entidade tutelar da empresa, que *“Cumpra o n.º 2 do art.º 4 do DL 207/93, de 14-06, que determina que os ministros tutelares da APL devem fixar, através de despacho conjunto, o valor da compensação que a Parque Expo, S. A. tem*



de pagar à APL pelos prejuízos económicos decorrentes da desafetação de terrenos, onde se realizou a Exposição Internacional de Lisboa de 1998.”

Estando a quantificação do valor da indemnização devida à APL pela desapropriação dos terrenos correspondentes à área de intervenção da Expo 98, pendente de publicação do referido despacho conjunto, não é possível relevar o mesmo nas contas da APL. Contudo, a situação está devidamente evidenciada no presente relatório em conformidade com o cálculo efetuado para o impacto da compensação devida à APL, S.A. pela Sociedade Parque Expo 98, S.A. pela desafetação dos terrenos inclusos na área de jurisdição da APL, S.A.

Efetivamente, pelo Decreto-Lei nº 207/93, de 14 de junho, foram desafetados do domínio público os bens imóveis compreendidos na zona de intervenção da Expo 98, situados na área de jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, bem como extintos os direitos de uso privativo constituídos sobre os mesmos. Nos termos do artigo 4º do citado diploma, a sociedade Parque Expo 98, S.A. devia compensar a APL, S.A. pelos prejuízos efetivos sofridos, atendendo, nomeadamente, ao valor das taxas dominiais e portuárias que vinham sendo cobradas e ponderando a duração prevista em tais usos.

O critério estabelecido pelo normativo em apreço apenas teve subjacente a previsão do decréscimo das receitas da APL, S.A., resultante da extinção dos usos privativos perspetivados à luz da precariedade contratual decorrente das licenças outorgadas ou do prazo dos contratos de concessão celebrados. Não se tomaram em consideração, quer as áreas dominiais desafetadas, mas livres de ocupação titulada, quer a circunstância de o recurso a títulos precários de curta duração, em regra anualmente renováveis, constituir um procedimento corrente da APL, S.A.

Os Conselhos de Administração têm desenvolvido junto das Tutelas, as diligências para a resolução desta matéria para que a APL, S.A. venha a ser ressarcida pelo montante em dívida.

Em 2018, pelo Decreto-Lei n.º 67/2018, de 17/08/2018, na sequência de extinção da Parque Expo 98, S.A., foram definidos os termos e os efeitos daí decorrentes, designadamente a transmissão dos seus bens móveis e imóveis e dos respetivos direitos e obrigações para o Estado, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, e para o Município de Lisboa. Nos termos do n.º 1, do art.º 4.º daquele decreto:

“O Estado, através da Direção -Geral do Tesouro e Finanças, sucede à Parque EXPO 98, em todas as relações jurídicas contratuais e processuais que esta integra, à data da sua extinção, bem como nos respetivos direitos e deveres, independentemente de quaisquer formalidades, incluindo a obrigação perante a Administração do Porto de Lisboa, S. A., por conta da compensação prevista no n.º 2 do artigo 4.º do Decreto -Lei n.º 207/93, de 14 de junho, a ser determinada por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do mar, durante o ano de 2018.”

Até ao final do ano 2021 não ocorreu qualquer desenvolvimento.

O montante da compensação, atualizada à data de 31/12/2021, totalizava 13 757 746,84 euros.



3. Protocolos celebrados com a CMO – Câmara Municipal de Oeiras

Desde o ano de 1994 foram celebrados diversos protocolos entre a CMO – Câmara Municipal de Oeiras e a APL, SA, nomeadamente, quatro protocolos, datados de 2 novembro 1994, 26 março 1998, setembro 2000 e 17 janeiro 2002.

Os protocolos celebrados têm por objeto a definição dos termos de cooperação para a valorização e requalificação da zona ribeirinha de Oeiras, bem como o estabelecimento das responsabilidades na intervenção, repartição nos encargos e distribuição de receitas, que tem como princípio geral, a equidade entre ambas as entidades.

Em 16 de fevereiro de 1990 foi também celebrado um contrato de concessão, entre a CMO e a APL, S.A., que concede à Câmara Municipal de Oeiras o direito de utilização de parte da zona ribeirinha, pertencente ao domínio público marítimo, sita no Concelho de Oeiras, onde foram construídos pela CMO a Piscina Oceânica, um porto de recreio e pesca e um passeio marítimo. A CMO, como concessionária, ficava também responsável pela conservação/manutenção, limpeza e segurança até ao final do prazo de concessão, cuja duração é de 30 anos.

No final do prazo de concessão todos os bens construídos reverterem para o Estado com integração do domínio afeto à APL, SA. Em contrapartida da utilização da área em terra como a área do leito do rio a CMO pagaria à APL, S.A. taxas dominiais.

No seguimento do desenvolvimento dos protocolos e contrato de concessão verificaram-se alguns diferendos entre ambas as partes, tendo a CMO, a partir de 1996 deixado de proceder ao pagamento das taxas dominiais decorrentes do contrato de concessão. Por seu lado, a APL, S.A. interrompeu a faturação das taxas dominiais em abril de 2002, sendo que, posteriormente retomou a mesma faturação, com efeitos retroativos, em consonância com recomendação emitida pelo Tribunal de Contas na auditoria efetuada à APL em 2007³.

Em 2011 foi assinado um novo protocolo entre a APL e a Câmara Municipal de Oeiras (CMO), cujo objetivo principal é servir de base ao estabelecimento legal de um novo regime de jurisdição de áreas, entre a APL, S.A. e a Câmara Municipal de Oeiras.

Objetivos acessórios:

- Substituir todos os outros protocolos já celebrados entre estas entidades
- Permitir o encontro de contas entre a APL, S.A. e a CMO, nomeadamente, no que se refere às taxas dominiais em dívida pela Camara Municipal de Oeiras, decorrentes do contrato de concessão e participações da APL, S.A. em intervenções nas frentes ribeirinhas executadas e financiadas totalmente pela CMO.

³ RELATÓRIO DE AUDITORIA N.º 19/2007 – 2ª SECÇÃO - PROCESSO N.º 03/06



Não tendo sido ainda possível a concretização do encontro de contas, a APL, S.A. tem procedido ao ajustamento em imparidades da faturação anual das taxas dominiais, decorrentes do contrato de concessão.

A imparidade constituída para o efeito totalizava no final do ano 2021, 6 063 620,50 euros.

Em 2022 irá ser constituído um grupo de trabalho de negociação com 2 elementos da APL e elementos da CMOeiras. Desde fevereiro de 2020 que terminou a concessão, mas a faturação da ocupação tem vindo a ser feita.

4. Certificação Legal de Contas (CLC)

A opinião emitida pelo auditor na certificação das demonstrações financeiras de 2017, 2018 e 2019 mantinha uma reserva por limitação de âmbito referindo que o ativo intangível e o passivo (Rendimento a Reconhecer) se encontram subavaliados pelo facto de não ser possível quantificar o impacto decorrente da celebração, em 2008, do aditamento ao contrato de concessão celebrado entre a APL e a LISCONT.

A Assembleia da República aprovou a Lei n.º 14/2010, de 23 de julho, que revogou o Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de setembro, na execução do qual tinha sido celebrado, em 21 de outubro de 2008, entre a APL e a concessionária LISCONT aditamento que, como contrapartida de significativos investimentos por esta última, prorrogou o prazo da concessão de 2015 para 2042 e concedeu isenções parciais de taxas, designadamente em determinadas áreas da concessão (no prolongamento do cais a construir pela concessionária, por exemplo).

Perante a recusa da concessionária em reconhecer o efeito invalidante da Lei n.º 14/2010 sobre o Aditamento a APL, S.A., interpôs ação (para tribunal arbitral, como legalmente previsto), pedindo a apreciação da invalidade do Aditamento tendo, no dia 15 de outubro de 2011, o Tribunal Arbitral proferido acórdão recusando a aplicação, por inconstitucionalidade, das normas da Lei n.º 14/2010, e, em consequência, julgou improcedente o pedido de anulação do aditamento. Na sequência deste acórdão o Ministério Público interpôs recurso para o Tribunal Constitucional. Entretanto o projeto para a “Expansão do Terminal de Contentores de Alcântara”, apresentado pela concessionária no âmbito do aditamento de 2008 foi objeto de Declaração de Impacto Ambiental desfavorável, datada de 22 julho de 2011, encontrando-se em apreciação as suas consequências e medidas a desenvolver.

Até à extinção ou declaração de invalidade do Aditamento outorgado em 2008 as obrigações decorrentes do Aditamento (prazo de concessão, taxas, isenções, ...) mantêm-se nos termos nele estipulado e das demais normas aplicáveis.

A APL, S.A. aguardava a decisão do tribunal constitucional, a qual foi proferida a 3 de março de 2014 no acórdão nº 202/2014 do Tribunal Constitucional em que concluem pela inconstitucionalidade das normas constantes da lei de 2010, por violação do princípio da proteção da confiança legítima.

O despacho n.º 4550-A/2014 de 27 de março do Ministério das Finanças, UTAP – Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos refere o despacho datado de 14 de março de 2014 de Sua Exa. o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações que determinou lançar o processo de renegociação dos contratos de concessão de terminais portuários para a prestação do serviço público de movimentação de cargas em que sejam parte as Administrações Portuárias dos



portos de Leixões, Aveiro, Lisboa e Setúbal e cujo termo ocorra após 31 de dezembro de 2020. Por via do mesmo despacho, Sua Exa. O Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações indicou não só o Presidente e o respetivo suplente de todas as comissões de negociação como, também, indicou os membros efetivos das comissões de negociação, nomeadas porto a porto. No mesmo despacho entendeu-se sujeitar a renegociação de todos os contratos visados ao regime jurídico das Parcerias Público-Privadas, aprovado pelo Decreto-Lei nº 111/2012, de 23 de maio, por este assegurar a transparência e a melhor defesa do interesse público.

Em 2017, pelo despacho nº 10869/2017, de 28 de novembro, Sua Ex.^a a Sr.^a Ministra do Mar revogou o Despacho do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, de 14 de março de 2014 e que ao regime de renegociação dos contratos de concessão de terminais portuários não se aplica o disposto pelo Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, excluindo-se, pois, as Administrações Portuárias do seu âmbito de aplicação.

Em 2018, pelo despacho nº 2130/2018, de 21 de fevereiro, Sua Ex.^a a Sr.^a Ministra do Mar procedeu à substituição da Presidente da comissão de renegociação relativa ao Porto de Lisboa com o objetivo de prosseguir as negociações. Durante o ano, o Conselho de Administração da APL, S.A. promoveu e deu continuidade aos trabalhos de renegociação da concessão do Terminal de Contentores de Alcântara, em estreita colaboração com a UTAP – Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos.

Dando cumprimento ao regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental a LISCONT – Operadores de Contentores, S.A., proponente do “Projeto de Modernização e Aumento de Eficiência Operacional do Terminal de Contentores de Alcântara”, submeteu a documentação necessária para possibilitar a realização do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental tendo o mesmo tido início a 16 de setembro de 2019.

Após análise do EIA a Comissão de Avaliação considerou não estarem reunidas as condições para ser declarada a conformidade do estudo, tendo sido solicitada a apresentação de elementos adicionais de modo a colmatar as incorreções, lacunas e insuficiências de informação identificadas, por forma a permitir uma adequada avaliação dos impactes decorrentes do projeto em análise.

Esta decisão foi transmitida ao proponente, tendo sido definida a data de 6 de janeiro de 2020 para apresentação dos elementos adicionais solicitados, os quais foram objeto de várias prorrogações, dado o período pandémico que se atravessava e que afetou a realização de alguns estudos, nomeadamente de ruído. Os elementos adicionais deram entrada na APA a 15 de junho de 2020, tendo sido declarada a desconformidade do EIA e seu aditamento, por diversas lacunas e incorreções identificadas.

O proponente Liscont, em sede de audiência de interessados, relativamente à proposta de desconformidade do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto recorreu desta decisão, tendo para o efeito apresentado um conjunto de elementos adicionais os quais foram considerados suficientes para colmatar as falhas e lacunas anteriormente identificadas, permitindo assim dar continuidade ao processo de avaliação de impacte ambiental (AIA).

Foi assim declarada a conformidade do EIA e colocado o projeto em discussão pública, no dia 20 de outubro, a qual decorreu até final de novembro. Após o final do prazo da discussão pública, da receção dos pareceres das entidades externas consultadas foi elaborado o respetivo relatório, e apreciado pela Comissão de Avaliação, a qual emitiu uma proposta de DIA (Declaração de Impacte Ambiental) favorável condicionada, a 30 de dezembro de 2020.



A 18 de Fevereiro de 2021 foi emitido o TUA, tendo os trabalhos da Comissão sido retomados, tendo em vista ponderar, a necessidade de efetuar ajustamentos ao modelo financeiro face às alterações ao cronograma de investimento proposto pela Liscont.

Entretanto a 24 de junho de 2021 foi também obtido o parecer vinculativo da DGPC, tendo o licenciamento da 1ª fase do projeto sido confirmado pela APL a 8 de julho de 2021.

À luz destes elementos, as partes negociais – Comissão de Negociação e Concessionária – entenderam estar reunidas os pressupostos para conclusão do processo negocial com base nos pressupostos económico-financeiros que se encontravam já estabilizados.

Face ao encerramento do processo negocial e a respetiva comunicação às tutelas responsáveis por este processo, seguiu o mesmo o processo legislativo, tendo sido finalizado com a aprovação em Conselho de Ministro de 28 de outubro do decreto-lei 117/2021, publicado a 16 de dezembro.

Estando reunidas todas as condições para a assinatura do novo documento, foi todo o processo finalizado com a assinatura entre a APL e a Liscont do novo aditamento ao contrato de concessão do Terminal de Contentores de Alcântara, no dia 16 de dezembro de 2021.

5. Outras matérias

a) Enquadramento em sede de IVA das atividades desenvolvidas pela APL, S.A.

Com o objetivo de clarificar, enquadrar e uniformizar com as restantes Administrações Portuárias Nacionais e Portos Internacionais, a APL, S.A. solicitou, em fevereiro de 2016, à AT – Autoridade Tributária e Aduaneira – Direção dos Serviços do IVA, parecer relativo à Informação Vinculativa Urgente, onde se expunha as razões para se proceder a alterações ao regime de IVA aplicado até à data.

Não tendo a AT – Autoridade Tributária e Aduaneira - Direção dos Serviços do IVA concordado com os pedidos de alteração ao regime de IVA aplicado, a APL, S.A. no ano de 2017, interpôs uma ação administrativa sobre a informação vinculativa emitida pela AT - Autoridade Tributária e Aduaneira – Direção dos Serviços do IVA.

Até ao final do ano de 2021 não ocorreram desenvolvimentos relativos à ação administrativa.

Foi realizada uma inspeção tributária ao ano de 2017, procedeu-se o reconhecimento contabilístico em gastos dos respetivos efeitos no montante de 453 381,83 euros e foi apresentada uma reclamação graciosa que ainda se aguarda a decisão.

b) Anomalias detetadas nas colunas “jet grouting” da empreitada – “Reabilitação e Reforço dos Cais entre Santa Apolónia e o Jardim do Tabaco – 2ª Fase”

O projeto “Reabilitação e Reforço dos Cais entre Santa Apolónia e o Jardim do Tabaco – 1ª e 2ª Fase” foi realizado em duas empreitadas distintas, por um valor global de 51,1 milhões de euros



que resultou de dois concursos públicos, um para a empreitada de “Reabilitação e Reforço dos Cais entre Santa Apolónia e o Jardim – 1ª Fase” e outro para a 2ª Fase.

Em 11 de outubro de 2006, a APL procedeu à abertura do concurso público internacional para a empreitada de “Reabilitação e Reforço dos Cais entre Santa Apolónia e o Jardim do Tabaco – 1ª Fase”, na execução desta empreitada constatou-se que os comprimentos das estacas de fundação da nova estrutura acostável medidos em projeto, eram inferiores aos necessários, face às condições geológicas do leito do fundo do rio encontradas, assim, na empreitada da 1ª Fase não ocorreram incidentes com colunas “jet grouting”, dado que estas foram adotadas como cortina de impermeabilização no tardo dos cais antigos, como aliás já fora utilizado em situações semelhantes noutros terminais da APL com excelentes resultados.

As anomalias verificaram-se na empreitada da 2ª Fase quando o “jet grouting” foi adotado como elemento estrutural de suporte ao aterro da doca sobre lodos. Efetivamente, no início da fase de execução da obra da nova Gare Marítima de passageiros de Lisboa, foi detetado um problema de falha de integridade das colunas de “jet grouting” que suportam a área destinada ao edifício da nova Gare, facto que impossibilitava a implementação do projeto de construção da nova Gare cujas fundações originais deveriam ser reforçadas por micro-estacas.

Em novembro de 2015, a APL, para além de outras iniciativas, solicitou ao LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil a elaboração de parecer sobre as anomalias detetadas.

Já no início do ano de 2016, o LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil procedeu à elaboração de um relatório preliminar designado “Parecer preliminar sobre anomalias associadas ao tratamento da fundação do aterro com “jet grouting” elaborado com base em análise documental sendo, planeados e iniciados testes e estudos de prospeção geológico-geotécnica.

Para prossecução dos trabalhos planeados foi necessário proceder à construção de um aterro experimental inserido na zona concessionada à LCT – Lisbon Cruise Terminals, Lda onde já estão em fase de finalização os trabalhos de testes.

Em função dos resultados obtidos nos testes e da análise da documentação solicitada, o LNEC elaborará um relatório final com a emissão de parecer sobre as anomalias detetadas.

Ao aproximar-se a data prevista para a receção definitiva da empreitada “Reabilitação e Reforço dos Cais entre Santa Apolónia e o Jardim do Tabaco – 2ª Fase” a APL comunicou ao consórcio empreiteiro responsável pela obra a intenção de não proceder à receção definitiva da empreitada por ter “detetado várias anomalias nas colunas “jet grouting”.

Efetivamente, dentro do prazo contratual a APL procedeu à não receção definitiva da empreitada e não liberou a garantia bancária prestada pelo consórcio empreiteiro no valor de 1 546 967 euros.

No relatório preliminar do LNEC é referido que na fase de implementação das fundações da gare, não foram encontradas algumas colunas de “jet grouting” realizadas na empreitada anterior, sendo que noutras, foram identificados problemas de integridade. Estas anomalias inviabilizaram a realização de micro-estacas para as fundações da nova Gare, no interior das colunas “jet grouting”, tendo-se registado a necessidade da APL proceder à revisão do projeto das fundações da nova Gare.



Em resumo, na página 13 do relatório preliminar do LNEC refere-se que de um total de 169 colunas “jet grouting” monitorizadas, 62 não foram encontradas, 47 encontram-se parcialmente consolidadas e as restantes 60 estavam em condições normais de utilização. Assim, sendo, em limite o número de colunas a abater nos Ativos Tangíveis da APL relativos à totalidade da área seria de 64,5% do total das colunas “jet grouting”.

Os testes e estudos de prospeção geológico-geotécnica a realizar pelo LNEC decorram ao longo do ano de 2016, a APL procedeu à constituição no ano de 2015 de uma imparidade no valor de 3 114 940 euros.

Com a publicação do relatório final do LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil em 2017, a APL, S.A. procedeu ao abate efetivo nos Ativos Tangíveis das colunas “jet grouting” inexistentes e deterioradas.

Já no ano de 2018, a APL, S.A. procedeu ao pedido junto do consórcio empreiteiro, projetistas e fiscalização do reembolso de todos os gastos adicionais apurados com os testes e estudos realizados, assim como, pelo abate das colunas “jet grouting” e projetos de alteração às fundações da nova Gare e parque de estacionamento.

No início de 2019 a APL, S.A. procedeu ao acionamento da garantia bancária prestada pelo consórcio empreiteiro, no valor de 1 546 967 euros.

c) Ação Administrativa 3.ª U.O., Proc. 1700/16.9BELSB referente ao Contrato 2009/022/INAG – Empreitada de “Alimentação Artificial das Praias da Costa da Caparica e de S. João da Caparica – 2009”, com citação à data de 21 de setembro de 2016

No seguimento de concurso público internacional lançado pelo INAG – Instituto da Água I.P., em 27 de julho de 2009 foi celebrado um contrato entre o INAG – Instituto da Água, I.P. a APL – Administração de Lisboa, S.A. e a Rohde Nielsen A/S para a realização da empreitada de “Alimentação Artificial das Praias da Costa da Caparica e de S. João da Caparica – 2009”.

No âmbito do contrato celebrado, nº 2009/022/INAG, era da responsabilidade da empresa Rhode Nielsen a realização da dragagem em zonas específicas do Canal da Barra do Estuário do Tejo e posterior transporte e colocação do volume dragado (areias) nas Praias da Costa Caparica e de S. João da Caparica.

Com relevância para a APL, S.A. seria a dragagem de zonas específicas no canal de acesso ao Porto de Lisboa e para o INAG a alimentação artificial de areias das praias da Costa da Caparica e de S. João da Costa da Caparica.

Conforme estipulado pelo contrato, caderno de encargos, protocolo de 2008 e adendas posteriores assinados pela APL, S.A. e o INAG, o volume dragado seria apurado através de levantamentos hidrográficos efetuados por uma entidade terceira independente, o Instituto Hidrográfico que ao contrário de outros Laboratórios Nacionais está particularmente vocacionado para o mar.



Na 2ª adenda ao protocolo (para que também remetia o nº 5 da cláusula 16.ª do contrato nº 2009/022/INAG) é referido que “Os custos decorrentes dos trabalhos a realizar em 2009, a que se refere esta adenda, serão suportados da seguinte forma:

- Pela APL, S.A. em montante não inferior a 1,88€/m³ de volume efetivamente dragado no Canal da Barra Sul, nas condições técnicas definidas no projeto, e depositado, acrescido do IVA em vigor até ao total de 1 000 000 m³;
- Pelo INAG, I.P., o diferencial entre o valor pago pela APL, S.A. e os demais custos contratados com a empresa adjudicatária dos trabalhos de dragagem.”

A 2ª adenda vem também atualizar o protocolo inicial no que respeita à zona que seria dragada, o Canal da Barra Sul e já não a zona do “Cachopo Sul/Banco do Bugio”.

Efetivamente a APL, S.A. apurou, em colaboração com o Instituto Hidrográfico o volume de 653 630 m³ na dragagem realizada no Canal da Barra Sul que à razão de 1,95€/m³, totalizou o montante de 1 274 578,50€, aliás, em conformidade com o declarado nos autos, devidamente assinados pela Rohde Nielsen, procedendo, esta, à respetiva faturação e a APL, S.A. ao integral pagamento.

Face ao exposto, a APL, S.A. cumpriu integralmente o previsto no contrato, no protocolo e na respetiva adenda.

No âmbito do contrato 2009/022/INAG e só no ano de 2016 a Rohde Nielsen interpôs ação judicial contra a APL, S.A., com citação à data de 21 de setembro de 2016, reclamando o pagamento adicional da quantia de 675 421,50€ acrescida de juros de mora calculados desde 27 de novembro de 2009, consubstanciado na diferença de apuramento dos volumes dragados.

Foi apresentada contestação pela APL, S.A. em 10 de novembro de 2016 reiterando todos os factos acima descritos com especial ênfase para a identificação dos locais efetivamente dragados conforme descritos na 2ª adenda ao protocolo assinada entre a APL, S.A. e o INAG, assim como, o apuramento dos volumes dragados, com base nos levantamentos hidrográficos realizados pelo Instituto Hidrográfico.

No ano de 2021 não ocorreram desenvolvimentos referentes ao processo.

- d) Ação Administrativa Especial Processo n.º 123/15..1BELSB Autoras: Terminal Multiusos do Beato – Operações, S.A., Portmar – Agência de Navegação, Lda, Sogestão – Administração e Gerência, S.A. Multiterminal – Sociedade de Estiva e Tráfego S.A. e Mota-Engil Logística, SGPS, S.A. (“Agrupamento TML”), com citação à data de 23 de fevereiro de 2015.

Referência: Concurso público para atribuição em concessão de serviço público da atividade de movimentação de carga geral contentorizada e fracionada no terminal portuário atualmente identificado como “TML – Terminal Multipurpose de Lisboa” localizado em Stª. Apolónia

As autoras solicitam que sejam declaradas nulas ou anuladas as deliberações do Conselho de Administração da APL que aprovaram a proposta de realização no dia 21 de outubro de 2014 da



sessão de abertura do invólucro fechado, a proposta de admissão da proposta, ambas apresentadas pelo “Agrupamento ETE/ETF” e proposta de realização do sorteio, a proposta contendo as regras do sorteio que culminaram na deliberação igualmente nula, ou anulável, de adjudicação provisória da proposta apresentada pelo “Agrupamento ETE/ETF”, e ainda que a APL seja condenada a adjudicar provisoriamente a proposta apresentada pelo designado “Agrupamento TML” com todas as consequências legais. Valor Pedido 4 500 000,00€.

Foi alegada pelas autoras a existência de supostas ilegalidades no seguinte:

- Sessão pública de abertura do invólucro entregue pelo “Agrupamento ETE/ETF”;
- Admissão da proposta do “Agrupamento ETE/ETF” por diversos motivos;
- Realização do ato público de sorteio;
- Das regras do sorteio.

Constitui regra fundamental de um concurso público que as propostas sejam escolhidas em função dos critérios de adjudicação fixados no programa do concurso e neste caso, os critérios de adjudicação foram estabelecidos de acordo com as indicações dadas pela tutela na sequência do Relatório Final sobre a “Revisão do Modelo Contratual e Mecanismos de Regulação do Setor Portuário” no qual se propõe o modelo de avaliação que foi adotado no presente concurso.

Refira-se que no concurso público anteriormente mencionado só se apresentaram dois concorrentes, o “Agrupamento ETE/ETF” e o “Agrupamento TML”, ambos os concorrentes são constituídos na maioria por empresas que já operam no Porto de Lisboa e as duas propostas apresentadas ficaram empatadas nos dois fatores que constituíam o critério de adjudicação, os valores máximos permitidos pelo programa de concurso.

Apesar de sucessivas reclamações e recursos hierárquicos, na tentativa de exclusão do outro concorrente, ambos os concorrentes foram admitidos, no cumprimento estrito dos princípios da concorrência, da igualdade e da imparcialidade, tendo-se seguido a realização do sorteio, método que o programa de concurso estabelecia para o caso de empate quando não existissem atributos que claramente permitissem indicar um vencedor.

No seguimento do ato de sorteio realizado, em que estiveram presentes o “Agrupamento TML” e o “Agrupamento ETE/ETF”, com a garantia de igualdade e imparcialidade entre os concorrentes, o vencedor foi efetivamente o “Agrupamento ETE/ETF”, procedendo-se à consequente adjudicação.

Em 27 de março de 2015 a APL, S.A. procedeu à contestação da ação administrativa especial ao abrigo do disposto nos artigos 81.º e seguintes do Código de Processo nos Tribunais Administrativos.

Em setembro de 2019 foi proferido despacho de fixação do objeto de litígio e dos termos da prova, tendo a Sogestão reclamado. A reclamação foi deferida, aguardando-se os ulteriores termos do processo.

Em abril de 2021 foi notificada a data para a audiência de discussão e julgamento, a qual, se encontrava agendada para o dia 6 de julho.

A sentença foi proferida em janeiro de 2022, dando razão às autoras relativamente a duas questões. O Tribunal reconheceu a impossibilidade absoluta de reverter a adjudicação da concessão reconhecendo que as autoras têm o direito a serem indemnizadas.



A APL recorreu a 2 de março de 2022 recorreu para o Tribunal Administrativo Central Sul, com efeito suspensivo da anterior decisão.

As autoras enviaram à APL uma carta com uma proposta de acordo com valor indemnizatório, tendo sido informadas pela APL do efeito suspensivo mencionado anteriormente.

Na sequência da decisão de primeira instância, desfavorável, a APL recorreu tendo este recurso, nos termos da lei (art. 143.º, n.º 1 do CPTA), efeito suspensivo, o que significa que os efeitos da sentença ficam suspensos enquanto os recursos estiverem pendentes, e só renascerão se o Tribunal Central Administrativo Sul não der provimento a qualquer dos recursos interpostos, e se dessa decisão não for interposto recurso de revista para o Supremo Tribunal Administrativo - não podendo os Autores, pois, invocar qualquer direito a uma indemnização.

Em qualquer caso, note-se que, a manter-se a sentença proferida, ou seja, caso a decisão final relativa ao recurso apresentado pela APL lhe seja desfavorável, os Autores não terão direito a uma indemnização pelo interesse contratual positivo (correspondente ao lucro que teriam com a celebração do contrato), como, eventualmente, possam pretender ter, uma vez que não podem invocar um direito ao contrato, ainda que o Tribunal lhes reconheça o direito à adjudicação provisória. Na verdade, a adjudicação definitiva e a celebração do contrato estavam dependentes quer do licenciamento como empresa de estiva, quer da decisão de não oposição da Autoridade da Concorrência competente, processos de desfecho incerto e imprevisível (sobretudo o segundo). Acresce que, nos termos do programa de concurso, a APL poderia revogar a adjudicação provisória, caso «*entenda que as exigências resultantes das condições e/ou compromissos constantes da decisão de não oposição da autoridade da concorrência competente põem em causa a concorrência pré-contratual ou tornam indesejável para o interesse público que se concretize a operação com o adjudicatário inicial*». Ou seja, ainda que lhes tivesse sido adjudicado provisoriamente o contrato, não se sabe, nem é possível saber, se teria sido celebrado o contrato.

Por outro lado, nos termos da sentença objeto de recurso, o Tribunal *a quo*, reconhecendo «existir uma situação de impossibilidade absoluta obstativa da emissão da pronúncia solicitada pelas Autoras», acabou por «reconhecer o direito das Autoras a serem indemnizadas pelo facto da impossibilidade», convidando «as partes a acordarem no montante da indemnização devida no prazo de 30 (trinta) dias.” (sublinhado nosso), a contar da data do trânsito em julgado da sentença – o que se prevê ocorrerá daqui a muitos meses, se não anos.

Em última análise, no pior dos cenários para a APL, estaremos a falar de uma indemnização em valor que resultará, necessariamente, de acordo entre as partes.

Pelas razões expostas, torna-se, dir-se-ia, impossível quantificar um valor para provisionar.

e) Acordos diretos celebrados pela APL com a Liscont e a Sotagus

Em 2018 foi assinado um acordo direto com as entidades financiadoras dos novos investimentos a realizar na concessão da Liscont que sucedeu ao anterior acordo constante do Anexo 10 ao Aditamento de 2008 do respetivo contrato de concessão.



Este acordo não representa qualquer responsabilidade acrescida para a APL para além das resultantes no contrato de concessão e resultou de uma operação financeira global com base no grupo Yilport e que englobou os portos nacionais onde têm presença.

Neste contexto foi igualmente assinado um acordo direto respeitante à concessão da SOTAGUS sendo que neste caso não existia qualquer Acordo Direto anterior, sendo este o primeiro a ser celebrado. No entanto, o essencial das suas previsões (autorização para penhor e cessão, step in e step out) já constava do próprio contrato de concessão, não existindo qualquer responsabilidade acrescida para a APL.

No dia 27 de junho de 2019 o Conselho de administração da APL aprovou um Memorando de Entendimento a celebrar com a Liscont relativo ao consenso alcançado no processo de Renegociação do Contrato de Concessão do Terminal de Contentores de Alcântara.

Esta renegociação decorreu no âmbito dos trabalhos da comissão para a renegociação dos contratos de concessão de terminais portuários para a prestação do serviço público de movimentação de cargas relativa ao Porto de Lisboa (Comissão de Negociação), tendo como base uma proposta apresentada pela concessionária.

Dando cumprimento ao regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental a LISCONT – Operadores de Contentores, S.A., proponente do “Projeto de Modernização e Aumento de Eficiência Operacional do Terminal de Contentores de Alcântara”, submeteu a documentação necessária para possibilitar a realização do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental tendo o mesmo tido início a 16 de setembro de 2019.

Após análise do EIA a Comissão de Avaliação considerou não estarem reunidas as condições para ser declarada a conformidade do estudo, tendo sido solicitada a apresentação de elementos adicionais de modo a colmatar as incorreções, lacunas e insuficiências de informação identificadas, por forma a permitir uma adequada avaliação dos impactes decorrentes do projeto em análise.

Esta decisão foi transmitida ao proponente, tendo sido definida a data de 6 de janeiro de 2020 para apresentação dos elementos adicionais solicitados, os quais foram objeto de várias prorrogações, dado o período pandémico que se atravessava e que afetou a realização de alguns estudos, nomeadamente de ruído. Os elementos adicionais deram entrada na APA a 15 de junho de 2020, tendo sido declarada a desconformidade do EIA e seu aditamento, por diversas lacunas e incorreções identificadas.

O proponente Liscont, em sede de audiência de interessados, relativamente à proposta de desconformidade do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto recorreu desta decisão, tendo para o efeito apresentado um conjunto de elementos adicionais os quais foram considerados suficientes para colmatar as falhas e lacunas anteriormente identificadas, permitindo assim dar continuidade ao processo de avaliação de impacte ambiental (AIA).

Foi assim declarada a conformidade do EIA e colocado o projeto em discussão pública, no dia 20 de outubro, a qual decorreu até final de novembro. Após o final do prazo da discussão pública, da receção dos pareceres das entidades externas consultadas foi elaborado o respetivo relatório, e apreciado pela Comissão de Avaliação, a qual emitiu uma proposta de DIA (Declaração de Impacte Ambiental) favorável condicionada, a 30 de dezembro de 2020.



A modernização desta infraestrutura, prevista na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros nº 175/2017, atinge os 122 milhões de euros, sendo vital para a afirmação do TCA como um terminal portuário de referência, num setor de atividade altamente competitivo como é o mercado da carga contentorizada.

Em dezembro de 2021 foi assinado o 4º Aditamento ao contrato de concessão com prazo ao ano 2038.

O processo judicial encontra-se pendente.

f) Processo 254/06.9BELSB, do Tribunal Administrativo de Círculo de Unidade Orgânica 4, em que é autora a sociedade Oliveiras, S.A. e ré a APL, S.A.

Pedido de indemnização por danos causados no âmbito da execução de contrato de empreitada e prestações contratuais pecuniárias em dívida, sendo o respetivo montante de 449 910, 72 euros.

Após decisão em primeira instância favorável à APL, e confirmada em 2016, em sede de recurso, pelo Tribunal Administrativo Sul, na sequência de recurso extraordinário de revista, o Supremo Tribunal Administrativo concedeu provimento ao recurso, revogando a decisão recorrida e determinando a baixa dos autos para prosseguimento da ação. Em junho de 2021 foi a APL notificada para audiência de discussão e julgamento, a qual ocorrerá em setembro de 2021.

- De destacar como evento marcante em 2020 o impacto da pandemia resultante da disseminação Mundial do vírus Covid-19, levando a OMS a declarar esta situação como uma pandemia internacional, constituindo uma calamidade pública. Em 18 de março de 2020 foi declarado pelo Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020 o Estado de Emergência Nacional. Esta situação veio afetar fortemente a economia nacional e internacional, provocando uma retração generalizada das atividades.

No que respeita ao enquadramento das áreas de negócio APL, é de referir o seguinte:

- Carga: A atividade portuária de movimentação de mercadorias, sujeita a estiva, está a ser marcada pelo contexto da greve declarada em meados de fevereiro de 2020 pelo SEAL que perdura, aliada ao impacto económico da pandemia, o que tem originado uma diminuição importante na movimentação de mercadorias no porto de Lisboa, superior a 20% comparativamente com período homólogo;
- Cruzeiros: No seguimento do Comunicado do Conselho de Ministros de 12 de março de 2020, o Governo Português anunciou um conjunto de medidas extraordinárias e de carácter urgente de resposta à situação epidemiológica, a aplicar a navios de cruzeiro nos portos portugueses, estabelecidas pelo Despacho nº3298-C/2020 de 13 de março de 2020 do Ministério da Administração Interna, Ministério da Saúde e da Secretaria de Estado Adjunta e das Comunicações, e subsequentes renovações, que interditaram o desembarque e licenças para

terra de passageiros e tripulações dos navios de cruzeiro nos portos nacionais, desde 14 de março;

- Náutica de recreio: severa diminuição dos visitantes estrangeiros, e enorme incidência na atividade Marítimo-Turística, esperando-se que durante o ano de 2020 haja uma grande quebra no número de operadores e embarcações no exercício daquela atividade;
- Usos Dominiais: Como medida de mitigação dos efeitos da pandemia foi concedida aos clientes da restauração/discotecas, marítimo-turística e ginásios uma isenção de aplicação de taxas durante 4 meses, com um impacto de cerca de 1,6 milhões de euros. Verifica-se também nesta fase que a entrega de alguns espaços pelos clientes que, pela sua natureza, não foi possível manter em funcionamento.

Referir que não é possível quantificar o impacto da pandemia sobre o volume de negócios global do ano 2020 uma vez que o início do ano foi também marcado pelas greves da estiva.

Ao abrigo do Regulamento Sanitário Internacional, e sendo o Porto de Lisboa um Porto Designado foi elaborado um Plano de Contingência para Emergências de Saúde Pública de Âmbito Nacional. Este plano tem como objetivo garantir a articulação e harmonização de procedimentos entre as várias Autoridades do Porto de Lisboa por forma a dar uma resposta eficaz a uma eventual situação de COVID-19 que se venha a verificar a bordo de um navio que se encontre ou venha a entrar no Porto, ou nas instalações portuárias.

A APL, no cumprimento das suas responsabilidades enquanto Autoridade Portuária e decorrente do Plano de Contingência da Autoridade Portuária de Lisboa, comprometeu-se a assegurar a globalidade dos seus serviços logísticos, de apoio aos navios, na sua plenitude, promovendo, no entanto, o teletrabalho em todas as funções cuja execução assim o permita. Para o efeito foi aprovada internamente, em 19/03/2020, uma Diretiva de teletrabalho, contendo normas reguladoras da prestação de trabalho à distância para os colaboradores da APL.

A instância encontra-se suspensa. Em janeiro de 2022 a autora requereu o procedimento do processo e injunção do processo instrutor completo.

Nota 37 – Eventos subsequentes

Em fevereiro de 2022 foi assinado entre a APL, S.A. e a Atlanport – Sociedade de Exploração Portuária S.A., um acordo de revogação do contrato de concessão de serviço público de movimentação de cargas no Terminal do Barreiro. A cessação antecipada foi acordada entre as partes na medida em que, sendo necessário proceder à modernização da infraestrutura e do equipamento de modo a corresponder às necessidades operacionais e ambientais, a amortização das intervenções não seria viável durante o prazo da concessão.

Para fazer face às responsabilidades contratuais vencidas a concessionária procedeu assim ao pagamento de uma indemnização à APL, S.A. no montante de 433 075,74 euros.



Nota 38 – Instalações Portuárias de Serviço Público

Os bens das concessões portuárias de serviço público indicados são os registados contabilisticamente no ativo fixo tangível e intangível da APL e correspondem aos que revertem gratuitamente para o concedente e que, à data do final do prazo da concessão, apresentam valor efetivo, mediante a atribuição da vida útil económica estimada pela APL, S.A. (vide "Nota 2 – Principais Políticas Contabilísticas").

INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE SERVIÇO PÚBLICO CONCESSIONADAS PARA A MOVIMENTAÇÃO DE CARGA

Instalação	Concessão pelo D. L.	Prazo da concessão	Início	Fim	Objecto principal da concessão	Bens Registados	
						Natureza	Denominação
TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTARA	287/84, de 23/8, precedido de concurso público	20 anos + 2 prorrog. de 5 anos cada + 1 prorrogação de 23 anos	05/05/1985	04/05/2015	Movimentação de contentores.Tráfego, estacionamento e expedição de contentores.Operações respeitantes às mercadorias (consolidação, desconsolidação, conferência, etc.)	Intangível	Projeto de Modernização do terminal de Contentores de Alcântara Vide Nota 36
	188/2008 e 117/2021			31/12/2038			
TERMINAL MULTIPURPOSE DE LISBOA (1)	CCP, 298/93, de 28/8, 324/94, de 30/12, (Despacho SET, Proc. Nº - 01.13.04.34.01 de 08.08.2014)	6 anos + 4 prorrogações de 1 ano cada	09-04-2015	08-04-2025	Movimentação de carga geral contentorizada e fraccionada.	Intangível	- Instalações elétricas, quadro e condensador - Pavilhão para Alfândega - Contentores escritórios da Portaria e Oficina - Macacos Pneumáticos 50T e 40T
TERMINAL DE GRANÉIS ALIMENTARES DO BEATO (2)	Concessão por Convoção (despacho do Ministro do Mar, de 27.06.1995)	30 anos	30/06/1995	29/06/2025	Movimentação de granéis de matérias primas alimentares	Intangível	- Prep.terrenos - Cabine fossa bascula - Instalações Administrativas - Sistema eléctrico
TERMINAL DE GRANÉIS ALIMENTARES DA TRAFARIA (2)	Concessão por Convoção (despacho do Ministro do Mar, de 27.06.1995)	30 anos	30/06/1995	29/06/2025	Movimentação de granéis de matérias primas alimentares	Tangível	- Op.hidraulicas- cais - Cais rec.maritima
						Intangível	- Silos-Prep.terrenos - Edifícios: Administrativo, Fiscalização, Subestação, Portaria, controlo/comando - Cabine fossa bascula - Oficina/armazem - Telheiro p/viaturas - Posto transformação
TERMINAL DE GRANÉIS ALIMENTARES DE PALENÇA (3)	Concessão por Convoção (despacho do Ministro do Equip. Social, de 02.01.1996)	30 anos	01/07/1995	30/06/2025	Movimentação de granéis de matérias primas alimentares (nomeadamente cereais e oleaginosas e/ou quaisquer outras matérias primas similares cuja movimentação venha a integrar o objecto social da concessionária).	Tangível	- Imóveis cais
TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS DO BARREIRO	Concessão por Convoção (despacho do Ministro do Mar, de 27.06.1995)	30 anos	30/06/1995	29/06/2025	Movimentação de granéis líquidos e gasosos que sejam derivados do petróleo ou relacionados com a indústria química e alimentar.	Intangível	- Torre de Ângulo - Torre de Pesagem - Silos e Torre Final - Pórticos Descarga - Nova rede incendios
						Tangível	- Cais e acesso
TERMINAL DO BARREIRO	Concessão por Convoção (despacho do Ministro do Mar, de 27.06.1995)	30 anos	30/06/1995	29/06/2025	Movimentação de granéis sólidos, líquidos e carga geral convencional, essencialmente produtos destinados ou provenientes das indústrias química e agro-alimentar.	Intangível	- Projector iluminação - Muro de suporte - Pavimentação terrapleno - Ampliação Terrapleno de ponte cais - Instalações Inspeção Sanitária - Rampa em betão - Zona de lavagem


INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE SERVIÇO PÚBLICO CONCESSIONADAS PARA A MOVIMENTAÇÃO DE CARGA (cont.)

Instalação	Concessão pelo D. L.	Prazo da concessão	Início	Fim	Objecto principal da concessão	Bens Registrados	
						Natureza	Denominação
TERMINAL DE CONTENTORES DE SANTA APOLÓNIA (4)	298/93, de 28/8 324/94, de 30/12, precedido de concurso público	20 anos+2 prorrogações de 5 anos ou período único de 10 anos	01/03/2001	28-02-2026	- Movimentação de contentores; - Movimentação de carga geral não contentorizada, que constitua complemento de carregamento dos navios	Intangível	- Pórtico de Cais
TERMINAL MULTIUSOS DO POÇO DO BISPO (5)	298/93, de 28/8 324/94, de 30/12, precedido de concurso público	20 anos+2 prorrogações de 5 anos ou período único de 10 anos. Novo aditamento em 7/6/2019 (+5 anos).	04/12/2000	03/12/2025	- Movimentação de granéis; - Movimentação de carga geral fraccionada e unitizada; - Movimentação de veículos e contentores, por meios verticais ou horizontais desde que tal utilização seja limitada e que o terminal não perca as suas características operacionais de terminal multiusos.	Intangível	- Pavimentação do Terminal
TERMINAL MULTIUSOS DO BEATO (6)	298/93, de 28/8 324/94, de 30/12, precedido de concurso público	20 anos+2 prorrogações de 5 anos ou período único de 10 anos	04/12/2000	03/12/2025	- Movimentação de granéis; - Movimentação de carga geral fraccionada e unitizada; - Movimentação de veículos e contentores, por meios verticais ou horizontais desde que tal utilização seja limitada e que o terminal não perca as suas características operacionais de terminal multiusos	Intangível	- Sistema de deteção e Boca de Incêndio -Gruas auto - Posto abastecimento combustível líquido

(4) Em conformidade com deliberação do CA da APL de 24.09.2020, o prazo da concessão foi prorrogado até 08-04-2025.

(2) Foi decretada a dissolução e liquidação da Silopor, pelo D.L. nº 188/2001, tendo sido nomeada uma comissão liquidatária para assegurar a continuidade da atividade, até à data da sua extinção. Foi também decretado que os silos seriam objeto de concessão em regime de serviço público. Pela Portaria nº 407-A/2007 foi aprovado o programa do concurso e o caderno de encargos para a concessão da atividade da Silopor. O concurso foi lançado (Anuncio de 12-04-07 publicado no DR 2ª Serie de 23-04-07) tendo no entanto sido declarado extinto através do despacho Nº12435/2014 (Publicado no DR 2ª serie de 09-10-14).

(3) Em 16/08/2007, a APL autorizou que a Tagol (atual Sovena) alterasse o objeto social aditando-lhe a produção de biocombustíveis a partir de óleos e gorduras vegetais extraídas de sementes oleaginosas e que utilizasse as instalações e o equipamento da concessão para a movimentação de biocombustíveis.

(4) Em conformidade com Artº. 28º, nº 2 do contrato, na sequência da sentença do Centro de Arbitragem Comercial da Associação Comercial de Lisboa que declarou que o prazo de 20 anos da concessão se iniciou no dia 01-03-2001. Em conformidade com deliberação do CA da APL de 23-07-2020, o prazo da concessão foi prorrogado por mais 5 (cinco) anos, até 28-02-2026.

(5) Em conformidade com deliberação do CA da APL de 06-06-2019, o prazo da concessão foi prorrogado por mais 5 (cinco) anos, até 03-12-2025.

(6) Em conformidade com deliberação do CA da APL de 02-07-2020, o prazo da concessão foi prorrogado por mais 5 (cinco) anos, até 03-12-2025.


INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE SERVIÇO PÚBLICO CONCESSIONADAS PARA REPARAÇÃO NAVAL

Instalação	Concessão pelo D. L.	Prazo da concessão	Início	Fim *	Objecto principal da concessão	Bens Registrados	
						Natureza	Denominação
Instalações portuárias da Rocha Conde de Óbidos	D.L. 468/71, de 5 de novembro, precedida de concurso público	10 anos (com possível prorrogação por períodos de 5 anos)	19/11/1999	31/12/2026	Atividade de reparação naval e serviços complementares da mesma	Intangível	- Pavimentação das infraestruturas exteriores - Vedação Armazém da Alfandega (STEP) - Reabilitação de jardim e edifício - Defesa metálica nas docas

* Em 26 de agosto de 2020, foi assinado aditamento ao contrato de concessão onde se prevê a prorrogação do mesmo por 5 anos com início 01/01/2022 e fim 31/12/2026

INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE SERVIÇO PÚBLICO CONCESSIONADAS PARA CRUZEIROS E MOVIMENTAÇÃO PASSAGEIROS

Instalação	Concessão pelo D. L.	Prazo da concessão	Início	Fim	Objecto principal da concessão	Bens Registrados	
						Natureza	Denominação
Instalações portuárias de Santa Apolónia	298/93, de 28/8 324/94, de 30/12, precedido de concurso público	35 anos	17/07/2014	26/08/2049	Exploração em regime exclusivo no Terminal de Cruzeiros de Lisboa do serviço público portuário de apoio à navegação marítima	Intangível	Nova Gare Marítima - projeto e obra

NOTA:

Os bens das concessões portuárias de serviço público indicados são os registados contabilisticamente no ativo fixo tangível e intangível da APL e correspondem aos que revertem gratuitamente para o concedente e que, à data do final do prazo da concessão, apresentam valor efetivo, mediante a atribuição da vida útil económica estimada pela APL, S.A. (vide "Nota 2 – Principais Políticas Contabilísticas").



11. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

No exercício de 2021 a APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A., obteve um resultado líquido negativo de - 726 591,55 euros.

O Conselho de Administração propõe à Assembleia Geral que:

- O montante de 939 917,73 euros seja transferido para reservas não distribuíveis – concessões;
- O montante de - 1 666 509,28 euros seja deduzido a resultados transitados.

O Conselho de Administração,



SIGLAS UTILIZADAS E GLOSSÁRIO

Siglas -----

ADSE - Proteção Social aos trabalhadores em Funções Públicas (antiga “Assistência na Doença aos Servidores do Estado”)

AGEPOR – Associação dos Agentes de Navegação de Portugal

APL, S.A. – Administração do Porto de Lisboa, S.A.

APP – Associação dos Portos de Portugal

CA – Conselho de Administração

CCP - Código dos Contratos Públicos

CMVM - Comissão do Mercado de Valores Mobiliários

DGRM – Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e serviços Marítimos

DGTF – Direção Geral de Tesouro e Finanças

DL – Decreto-Lei

DUKC – Dynamic Under Keel Clearance

EBIT - Earning Before Interest and Taxes (corresponde a Resultados antes de Juros e Impostos)

EBITDA – Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (corresponde aos Resultados Operacionais antes de depreciações e amortizações)

EIA – Estudo de Impacto Ambiental

EIDH – Edifício Infante D. Henrique

GT – Gross Tonnage (tonelagem arqueação bruta)

ID&I – Inovação, desenvolvimento e investigação

ISO - International Organization for Standardization (Organização Internacional para Padronização)

JUP – Janela Única Portuária

LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil

LOE – Lei de Orçamento de Estado

OROC – Ordem dos Revisores Oficiais de Contas

OSC – Obras Sociais e Culturais

PIB – Produto Interno Bruto

RCM – Resolução de Conselho de Ministros

ROC – Revisores Oficiais de Contas

SEE – Setor Empresarial do Estado

SROC – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas

TCL – Terminal de Cruzeiros de Lisboa

TEU – Twenty feet Equivalent Unit (unidade equivalente a um contentor de 20 pés)

TUP – Tarifa de Uso Portuário

VAB – Valor Acrescentado Bruto



Glossário -----

Arqueação Bruta ou Gross Tonnage (GT) – é a soma de todos os espaços vazios do navio.

Carga fracionada – carga geral que se apresenta avulsa, acondicionada ou não, mas não agrupada em meios normalizados (ex. como contentores, paletes...).

Carga a granel – mercadorias que pelas suas características e, quando em grandes quantidades, não se transportas acondicionadas.

Carga ro-ro (Roll-on Roll-off) – mercadoria que é movimentada pelos próprios meios (Ex: automóveis ou camiões) que pode ser embarcada/desembarcada sem necessidade de guias.

Navio em *Interporting* ou *turnaround* parcial – situação em que o navio de cruzeiro durante o itinerário, permite o embarque e/ou desembarque de passageiros em portos secundários.

Navio em *Turnaround* – situação em que o navio de cruzeiro inicia e termina operação num determinado porto e que implica o desembarque de todos os passageiros da viagem anterior e embarque de novos passageiros.

Quilha do navio - peça disposta em todo o comprimento do casco no plano diametral e na parte mais baixa do navio. Constitui a "espinha dorsal" e é a parte mais importante do navio, qualquer que seja o seu tipo.

Sistema DUKC – sistema de avaliação dinâmica do resguardo sob a quilha dos navios.

Tara – peso de uma unidade de transporte (ex. contentores) antes de ser carregada qualquer carga.

Twenty-feet Equivalent Unit (TEU) – Unidade estatística baseada num contentor ISO com 20 pés de comprimento (6,10 m) que serve de medida normalizada.

ANEXOS

- 1. Certificação Legal de Contas**
- 2. Relatório e Parecer do Conselho Fiscal**
- 3. Relatório de Governo Societário**
- 4. Relatório de Sustentabilidade / Demonstrações não financeiras**